ESCLUSIVO TRA I SEGRETI DI FIORANO DOVE STA NASCENDO LA FERRARI HYPERCAR

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 32

60 ANNIVERSARIO

Anno LX Settimanale
10-16 agosto 2021
3,00 Euro (Italy only)

9 770005 174006 10032

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

Mentre la Ferrari sta ritrovando se stessa, il mito del Commendatore resta ispirazione e sprone. E noi siamo andati a far parlare e narrare chi lo conosceva meglio di chiunque altro

NUMERO DA COLLEZIONE

LA CODA DEL DRAKE

di Andrea Cordovani

Batte ancora forte il **cuore ferrarista**

Tra la Via Emilia e il West la matita di Claudio Villa spara meglio di una Colt. Precisa e infallibile come quella di Tex Willer. Traccia un ritratto perfetto di Enzo Ferrari e del suo magico mondo. E allora via pistole e ronzini, dentro bolidi e cavalli motore. Il grande disegnatore e fumettista, uno dei top a livello internazionale, già prima china doc di Dylan Dog nonché da una vita artista di riferimento proprio per Tex, con la cover che apre questo numero di Autosprint, ci riporta dentro a un passato che non è mai passato. Questo d'altro canto è un numero da collezione, dove si rimane sospesi tra attualità e memorie gigantesche. Un viaggio dove pulsa ancora forte il cuore del Cavallino. Totalmente immersi e rapiti dentro a questi luoghi a due passi da Modena (che qui è Mòdna) dove ogni angolo è legato al ricordo del mito e ogni storia assume un valore tutto particolare perché quello di Enzo Ferrari è un mondo ancora da svelare e sempre da riscoprire. Appunti meravigliosi raccolti da Autosprint tra Maranello e Fiorano. Un reportage fedele nei sancta santorum dove la passione non ha mai perso diritto di cittadinanza.

Dentro a una storia come questa dove il passato tracima e si prende tutta la scena, a fare da detonatore è però il futuro. Quello che vedrà il Cavallino schierato dal 2023 ai massimi livelli tra F.1 e Mondiale Endurance, come non capitava più dal 1973 quando in sella al Cavallino c'era ancora il suo formidabile fondatore. Da qui una specialissima visita alla nuova struttura sorta all'interno del circuito di Fiorano nella quale adesso infuria una tempesta di cervelli che darà vita alla Ferrari Hypercar, la Rossa che riporterà il Cavallino ai massimi livelli nell'endurance. È il responsabile Competizioni GT, Antonello Coletta a tracciare la road map in vista di un ritorno atteso, clamorosamente intrigante, non privo d'insidie e proprio per questo ancora più bello. «*Credo proprio che la nostra presenza nella classe top del Mondiale Endurance rappresenti anche una grande opportunità per i nostri rivali*», racconta il 54enne manager romano dal 1997 alla Ferrari, chiarendo che siamo già quasi in clima campionato. Il Grande Ritorno della Rossa con un prototipo da assoluto è il punto fermo di questo numero attorno al quale, come in una fantastica giostra, ruota tutta la nostra narrazione. Incontri, interviste, testimonianze, articoli immortali sono l'ossatura del racconto. Meravigliosi pretesti per non smettere mai di parlare del fantastico mondo del Cavallino e di come giravano le cose quando Enzo Ferrari si materializzava davanti al cancello d'entrata dell'azienda. Straordinaria l'intervista di Mario Donnini a Brenda Vernor, una delle figure più affascinanti e ricche di storie e aneddoti dell'automobilismo nei ruggenti anni del Drake. Segretaria particolare di Enzo Ferrari, resta custode fedele dei suoi segreti, ma anche spassosissima narratrice dei momenti più caldi e veri di un'epoca strepitosa quanto irripetibile. «*Tutto un altro mondo*», concordano due leggende del cacciavite come Pietro Corradini e Modesto "Moddy" Menabue. Il primo entrato alla Ferrari nel 1970, con il suo primo impegno concentrato nel Mondiale Prototipi ha vissuto ai box fino al 1988: con la scomparsa del Drake decise di cambiare aria e passare al reparto produzione. Il secondo ha riscritto la storia delle presenze ai Gran Premi dei meccanici della Rossa. Assunto nel 1978, dopo 12 anni di sala motori, ha debuttato nei Gp nel 1990: è andato in pensione nel 2019 dopo 520 Gp e 41 anni di vita in rosso, uno degli ultimi uomini assunti a Maranello proprio da Enzo Ferrari a timbrare il cartellino nel nuovo reparto corse. Con la Formula Uno che se ne va in vacanza nel punto più alto dello scontro Hamilton-Verstappen (Mercedes-Red Bull) e il Circus a motori spenti fin quasi a fine mese, Autosprint propone un agosto di grandi letture e approfondimenti. Ad accompagnare l'uscita del nostro settimanale su questo e il prossimo numero ci saranno anche due libri (costo in allegato rivista+libro, 6,90 euro). Il primo volume in uscita questa settimana è Enzo Ferrari, la vita, il mito, le mani, le curiosità edito dalla Conti Editore nel 2008 e scritto da Franco Gozzi. Una succosa compilation delle puntate del Tunnel, la rubrica che il delfino del Drake curava su Autosprint. Si tratta della ristampa aggiornata , con una nuova veste editoriale e un'inedita e preziosa introduzione a cura di Italo Cucci, già direttore di As e tra i giornalisti prediletti dal Commendatore. Il secondo volume, Ferrari, magia endurance, (in edicola da martedì 17 agosto con As numero 33) è invece tutto nuovo. Scritto dalla penna magica di Mario Donnini, l'opera riporta alle radici del Cavallino, quando le Rosse erano impegnate sia in Formula Uno che nel Mondiale Prototipi. Sotto l'ombrellone vi facciamo compagnia come piace a noi che abbiamo ancora cari i racconti dei nostri nonni, sottovoce, regalandovi letture che fanno ancora rumore. ●

Pista
AUTO SPRI NT

di Fiorano
Mattioccia 21

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

Ferrari una presenza infinita

VOLETE LA VERITÀ? LASCIATE STARE LA STORIOGRAFIA UFFICIALE: IL DRAKE NON SE N'È MAI ANDATO. NEL CUORE DI CHI LO AMA, LUI È RESTATO IDEALMENTE IN PLANCIA DI COMANDO, FEDELE A SE STESSO

Tempi

Quanto tempo è passato? Non serve neanche fare i conti. Ferrari non se n'è mai andato, è rimasto sempre nel suo ufficio a Maranello, presentissimo nel ricevere gli ospiti, nel dare consigli, nell'approvare o bocciare i modelli di serie che gli sono stati proposti, affettuoso e confidenziale col figlio Piero, scettico e prudente con coloro che si sono succeduti ai vertici della sua azienda. Ad ogni evento, ad ogni pretesto, c'è sempre qualcuno che si domanda come l'avrebbe presa il Grande Vecchio. Ce lo chiediamo anche noi sulla piega del nuovo corso tutto improntato al lusso e a operazioni di marketing. Sarebbe piaciuto a Ferrari la linea di moda appena presentata? Avrebbe gradito il passaggio del suo ristorante nelle mani di Bottura? Come si sarebbe comportato con la F.1 d'attesa prolungata firmata Binotto? Avrebbe preferito continuare a dialogare con Ecclestone o discutere col "politically correct" Domenicali? Tutte domande senza risposta. Ma ogni lettore può immaginarne una per ogni domanda.

ALEGGIA ANCORA COME SOLO I MITI SANNO FARE
La presenza di Enzo Ferrari nel presente di Maranello è spiritualmente avvertibile come un pungolo, un esempio, un modello forte e ineludibile

Macchine

Oggi c'è un museo a due passi dalla fabbrica. E c'è un altro museo in città. La Ferrari è tutta un revival con frasi inventate (è scandaloso) costantemente attribuite al suo fondatore. Ma Enzo Ferrari non ha mai amato il passato e non ha mai conservato una sola delle vetture prodotte negli anni. Tanto meno le Formula Uno. Anzi, spesso le faceva tagliare a pezzi, le vecchie monoposto. Tanto è vero che pare non ne sia rimasta neppure una delle 156 F.1 che dominarono il mondiale del 1961 trionfando con Phil Hill. Oggi una monoposto identica a quella del primo iridato americano è tornata in pista. E l'ha provata di recente un altro Hill, Derek, figlio di Phil. Si tratta di una replica (anzi due) perfettamente realizzata in Inghilterra dalla "Setford & Comany".

Foto

È aperto il dibattito anche su quali siano le fotografie più riuscite scattate a Enzo Ferrari. Per noi di Flobert la questione è chiara: quelle firmate Franco Varisco, scattate a Monza durante una sessione di prove nei primi anni Sessanta. Sono due, in particolare gli scatti pregiati. Il primo ritrae Ferrari seduto sul guard rail all'inizio di una corsia box deserta, con l'asfalto del rettilineo a fare da sfondo. La seconda inquadra il Commendatore seduto su una sedia, addormentato e appoggiato a una vecchia utilitaria Fiat. Immagini che contengono solitudine e comando ma anche un'anima ruspante, una radice rurale. Strepitose.

Flobert

Il titolo di questa rubrica è volutamente una copia di quello dato da Enzo Ferrari ad un libro dedicato ai giornalisti che seguivano le corse molti anni fa. Copertina in sughero con una penna appuntita diretta al centro di un bersaglio. Una rarità. I ritratti schizzati da Ferrari: precisi e acuminati. Il libro si concludeva con una "Intervista ad Enzo Ferrari del giornalista ignoto". Citiamo qui due domande e relative risposte. *«Cosa vorrebbe non aver mai letto sui giornali e cosa avrebbe voluto scrivere lei?»* Risposta: *«Interpretazioni e illazioni malevole, al posto di leali dichiarazioni che mettevano in dubbio la mia correttezza. Quanto a me avrei voluto poter scrivere che la mia speranza in una diversa considerazione era stata umiliata e pertanto mi sarei astenuto in futuro da questo rischio»*.
«Se fosse l'ultimo uomo della terra a dover prendere decisioni, quale sarebbe la prima?». Risposta: *«La prima e ultima decisione potrebbe anche essere un atto di estremo coraggio come io giudico il suicidio, viatico di un viaggio senza ritorno in un mondo ormai di nessuno»*.

Giornalista

Poche persone ricordano che Enzo Ferrari, la cui vocazione giornalistica era emersa in gioventù, oltre a realizzare libri di eccellente stile narrativo, accettò di scrivere un commento per una rete di quotidiani nella notte in cui la Nazionale Italiana di calcio vinse il Mundial spagnolo, anno 1982. A quell'epoca fu Beppe Viola –che aveva appena fondato una agenzia giornalistica chiamata Magazine- a convincerlo. Ferrari aveva assistito alla vittoria azzurra dalla casa di un amico, a Modena e immediatamente dopo la conclusione della partita dettò al telefono il suo "pezzo", un omaggio sincero e sentito dedicato soprattutto a Enzo Bearzot e a Dino Zoff.

Telepatie

La Ferrari l'ha trasformato. Da orso burbero a persona gradevole, disponibile, dotata di un sottile hu-

SEMPRE IN PRIMA FILA E PURE IN POLE!
Enzo Ferrari, sopra, a Fiorano alla presentazione della sfortunata 312 T5 in chiave 1980, con Scheckter e Villeneuve. A destra è con Ciccio Ascari e, sotto, in compagnia di Stirling Moss. Nell'altra pagina, lo vediamo a Imola 1981 con Villeveuve e Nosetto, mentre, più sotto, dice la sua scortato dal fedelissimo Franco Gozzi

mor e con amicizie italiane che non si sono perse nel tempo. Parliamo di Jody Scheckter, iridato nel 1979, l'ultimo campione del mondo ingaggiato da Enzo Ferrari. Jody continua a frequentare i suoi tecnici, i suoi meccanici, Brenda Vernor e tanti altri che dimorano a Maranello e dintorni. Titolare di una grande azienda agricola in Inghilterra, Scheckter produce anche mozzarelle e in un recente viaggio ne ha portato una campionatura a Piero Ferrari, che ha molto apprezzato. Un affetto per l'Italia che diventa ancora più stretto con la casa che il pilota-manager sudafricano ha di recente acquistato sul Mar Ligure, non distante da Genova. Ferrari capiva l'inglese ma non lo parlava. Scheckter idem con l'italiano. Ma i due s'intendevano benissimo, con la telepatia.

Rammarico

Quel "tormentato e tormentoso" è stato un bigliet-

to da visita rimasto appiccicato a Carlos Reutemann sino alla fine. Però Reutemann a Ferrari piaceva molto come pilota, intuendone le straordinarie qualità velocistiche. Con Carlos ci sono stati momenti felici e attimi difficili, come in qualunque rapporto. *«Ho il rammarico che con noi, Reutemann, non sia riuscito a vincere un titolo mondiale»*, disse Ferrari, tempo dopo. Un rammarico non solo suo.

Barilla
Pietro Barilla, il grande imprenditore parmense, fu tra le persone più vicine a Enzo Ferrari. Una intesa profonda durata sino alla morte di Ferrari; una frequentazione che colpì tanto profondamente il piccolo Paolo, figlio di Pietro, da trasformarlo in un futuro pilota automobilistico. Le visite nel reparto corse sono rimaste impresse nella memoria di Paolo come immagini indelebili percorse dalle forme della 312B disegnata da Mauro Forghieri, in un sogno in circolazione per decenni. Sino a quando, qualche anno fa, è riuscito ad scovare un esemplare di quella F.1 vincitrice a Monza nel 1970 con Clay Regazzoni, a restaurarla perfettamente e a portarla di nuovo in pista a Montecarlo e a Monza. Completando un bellissimo documentario su questo sogno realizzato.

Silenzi
Kimi Matias Raikkonen è l'ultimo pilota che abbia portato un titolo mondiale a Maranello nel 2007. Campione originale, un po' indecifrabile, prigioniero di atteggiamenti che lo hanno reso molto amato da una parte della tifoseria e, allo stesso modo, guardato con scetticismo da una notevole fetta di appassionati. Come si sarebbe rapportato Raikkonen con Enzo Ferrari? Come avrebbe interpretato Ferrari i silenzi del pilota finlandese, peraltro attaccatissimo al Cavallino? Forse si sarebbe stupito un po', come del resto fecero i genitori di Kimi, preoccupati perché Kimi sino all'età di 3 anni rimase completamente muto o quasi. Ma di fronte ai risultati, Ferrari si sarebbe inchinato.

Diesel
Un motore Diesel di Ferrari? Una bestemmia! Eppure Enzo Ferrari ha costruito persino un propulsore a gasolio. Fu nel periodo durante la seconda guerra, quando non poteva usare il proprio nome né per le auto né per i propulsori o altro, motivo per cui creò la Auto Avio Costruzioni, con sede a Modena, all'interno della quale prese vita un motore diesel marino. Che fine avrà fatto?

Medico
Cesare Cerani: vi dice qualcosa questo nome? Al grande pubblico non evoca niente, ma il professor Cerani ha invece avuto un ruolo importante nelle vicende legate all'ultimo periodo di vita del Gran Vecchio. Cesare Cerani è infatti stato il medico personale di Enzo Ferrari, una persona discreta che è stata accanto al costruttore sino alla fine. I suoi ricordi li ha raccolti in un libro uscito di recente.

Donne
Donne: un tema molto caro a Ferrari. In tutti i sensi. Anche nelle corse, benché una rappresentante del gentil sesso non sia mai salita su una sua monoposto. Una rivale sul fronte opposto – ha guidato la Maserati nei Gran Premi – lo ha però conosciuto e ammirato molto. È Maria Teresa De Filippis, che di lui disse: *«Era un personaggio carismatico, affascinante, divertente nella conversazione. Ma i piloti, da lui, volevano solo tanti cavalli nel motore, non indagavano sull'uomo…»*.

Tecnici
Gioachino Colombo è certamente il tecnico che Enzo Ferrari ha ammirato di più, nel primo periodo della Scuderia e poi della Ferrari. Colombo fu un uomo chiave nella progettazione e realizzazione dell'Alfa 158 da Gran Premio costruita a Modena. Poi fu il progettista della prima Ferrari, nata nel 1947: la 125 S. Ovviamente in anni più recenti Ferrari fu legatissimo a Mauro Forghieri, progettista di tante auto campioni del mondo. Parlavano lo stesso dialetto, erano sulla medesima lunghezza d'onda. Una sintonia meravigliosa poco gradita da altri del team.

Fischi
Il momento più amaro della sua avventura sportiva Enzo Ferrari lo ha vissuto a Monza, all'inizio di settembre del 1973. C'erano in corso dei test di F.1, la Ferrari disponeva di una macchina poco riuscita e di conseguenza poco veloce. Ferrari arrivò all'autodromo guidando una 250 GT 2+2, accanto a lui l'autista Peppino Verdelli. Non appena scese dalla

macchina e si presentò ai box, partì da parte dei tifosi una crudele e ingenerosa bordata di fischi per i risultati che sino a quel momento non erano arrivati. Un episodio che Ferrari non digerì mai e che subì senza proferire parola.

Accessorio

Sul pilota ideale secondo Enzo Ferrari si sono scritti fiumi d'inchiostro. Lui ne ha selezionati alcuni tra i tanti che ha avuto: Nuvolari, Villeneuve, Moss (che guidò e vinse solo con Ferrari a ruote coperte) e qualcun altro che è saltato fuori nelle varie discussioni. Sulla percentuale di meriti, in una vittoria, tra uomo e macchina, Ferrari ha parlato spesso di "rapporto di mezzadria", salvo poi arrendersi alla prevalenza del mezzo meccanico. Al punto che una volta dichiarò in modo crudo e crudele che "il pilota è un accessorio indispensabile".

Dimenticato

Un pilota per il quale Ferrari espresse sempre ammirazione fu il francese Guy Moll, nato a Meftah, in Algeria il 28 maggio 1910, morto a Montesilvano il 15 agosto 1934, al suo primo anno nella Scuderia Ferrari, durante la disputa della Coppa Acerbo sul circuito di Pescara. Moll aveva vinto proprio nel '34 il Gp Monaco. Di lui Ferrari scrisse: *«…fu senza dubbio il primo pilota sensazionale...un portento…è stato degno, secondo me, di essere accostato a Nuvolari, insieme a Moss; simile a Nuvolari per talune singolari e strane affinità mentali, per il medesimo spirito aggressivo, la disinvoltura di guida, la determinazione nell'affrontare il rischio»*. Lo ricordiamo qui anche perché Guy Moll, nonostante le parole di Ferrari resta un grande dimenticato della storia motoristica.

Michelino

Mike Parkes –a proposito di grandi dimenticati – fu ingegnere e pilota della Ferrari dai primi anni Sessanta sino al 1967 quando un gravissimo incidente duran-

SHOW MAN D'ECCEZIONE
Sopra, il Drake fa spettacolo di fronte a un uditorio ammirato: un giochino che Pino Allievi conosce e ricorda fin troppo bene... In basso, eccolo alla presentazione della gloriosa T2 e, a sinistra, a Fiorano. Nell'altra pagina, il Commendatore è in compagnia del nostro SuperDirettore Marcello Sabbatini e, più sotto, del boss Foca Bernie Ecclestone e del Presidente della Federazione Balestre, alla firma del primo Patto della Concordia. Quindi Enzo Ferrari si gusta un dialogo con John Surtees "suo" campione del mondo nel 1964 e unico campione iridato sia in F.1 che nel motomondiale

te il Gran Premio del Belgio lo costrinse ad una lunga e faticosissima convalescenza. La storia di Parkes, nato a Richmond upon Thames il 24 settembre 1931, morto in un incidente stradale nei pressi di Chieri il 28 agosto 1977 (mentre rientrava da Modena a Torino dove stava sviluppando il progetto Lancia Stratos) è un vero romanzo. I cui capitoli sono conservati dalla sorella di Mike, Annabelle, che vive tra Londra e Milano dopo aver sposato un italiano. Fotografie, agende e una fittissima corrispondenza con Enzo Ferrari che lo chiamava affettuosamente "Michelino".

Licenziamento
Anche Enzo Ferrari ha subito l'onta del licenziamento, ovvero la fine dolosa di un rapporto di lavoro. Accadde quando il 6 settembre 1946 ricevette la lettera di Ugo Gobbato che lo estrometteva dall'Alfa Romeo. Alla base c'era un rapporto complicato tra il Grande Vecchio e i dirigenti della Casa Milanese. Ferrari, previa una buonuscita con molti zeri, accettò anche di non costruire, per quattro anni, né auto né motori che portassero il suo nome.

Stranezze
Enzo Ferrari ha avuto rapporti con tutto lo scibile umano, da politici a finanzieri, a capi di stato, a regnanti, a semplici operai. Tanti i suoi ammiratori mai incontrati. Tra questi il colonnello Gheddafi, che era un estimatore del Cavallino al punto che un ricchissimo mediatore finanziario africano si permise di fargli l'omaggio di una Ferrari 400 coupé nera, con motore alimentato a iniezione. Gheddafi gradì e ringraziò. Poi inviò la macchina da un carrozziere milanese e la fece trasformare in spider, con capottina elettrica. Il commento di Enzo Ferrari? "Mah…".

Parquet
Il parquet che pavimentava l'ufficio storico di Enzo Ferrari è stato conservato, tagliato a quadri e donato ad un numero ristretto di ferraristi, dentro e fuori l'azienda e la Gestione Sportiva. Piccole cornici rosse con all'interno un frammento a listelli di legno, una sorta di reliquia preziosa e ambitissima.

Confidenze
C'era l'ora degli incontri, l'ora dell'organizzazione aziendale, l'ora dei ricevimenti ufficiali. E c'era l'ora delle confidenze, che arrivava alla fine della giornata, attorno alle 18. Ed era bello trovarsi nel suo ufficio - entrando alla destra della Gestione Sportiva o alla sinistra della fabbrica di via Abetone – per discutere senza riserve di ciò che accadeva nel mondo delle corse. L'obbligo era ovviamente quello di non scrivere nulla di quello di cui si (s)parlava. E a quel punto tutto diventava surreale in quanto si entrava nei meandri di una realtà diversa da quella ascoltata e vissuta sino a quel momento. Veniva voglia di non congedarsi più, di mettere una brandina in quell'ufficio e rimanerci per sempre.

Rossellini
È stato molto stretto il rapporto tra Enzo Ferrari e il maestro del neorealismo Roberto Rossellini. Sono tante le foto che ritraggono i due a pranzo, tra bottiglie, caffè, piatti messi da una parte. Rossellini viveva nel cinema ma avrebbe voluto fare il pilota. Guidava bene, peraltro. Ma poi c'erano le donne. Bellissime, influenti. Quando Rossellini, a bordo di una Ferrari, si fermò al controllo di Roma della Mille Miglia del 1953, venne abbracciato da Ingrid Berman che lo supplicò: *«Roberto, ti amo. E proprio per questo ti prego di fermarti, sono soffocata dall'angoscia dei rischi che corri»*. Rossellini scese dalla macchina e la sua avventura finì lì. Ferrari non gradì. ●

UNO SCRIGNO MERAVIGLIOSO Ecco il nuovo edificio sorto all'interno della pista di Fiorano. Un meraviglioso scrigno dove sono state armonizzate tutte le attività di Competizioni GT e Corse Clienti

Da Fiorano si vede Le Mans

SIAMO ANDATI DOVE NASCE LA NUOVA HYPERCAR DEL CAVALLINO. UN VIAGGIO NEL FUTURO DELLA FERRARI GUIDATI DAL RESPONSABILE DELLE ATTIVTÀ GT, ANTONELLO COLETTA

di Andrea Cordovani

FIORANO - È un giorno d'estate caldo e appiccicoso, il cielo è limpido e da Fiorano si vede Le Mans. Da una parte laggiù in fondo oltre questo mondo fantastico della favola Ferrari, si scorge prepotente il senso della nuova affascinante sfida al mondo dell'endurance che il Cavallino si appresta a fare dal 2023, quando debutterà con un proprio prototipo a motore ibrido e quattro ruote motrici. La nuova attesissima Hypercar di Maranello lanciata verso il futuro che richiama alla mente il meraviglioso passato, come quando da queste parti dentro alla casetta con le finestre rosse c'era ancora il Drake. Spigolature che riemergono alla memoria anche adesso, mentre Autosprint varca il cancello d'entrata e si immerge nella nuova dimensione, ovvero l'edificio sorto lungo il circuito dove sono state armonizzate tutte le attività di Competizioni GT e Corse Clienti. Seduto nel suo nuovo ufficio ci attende Antonello Coletta. Il sole si infrange sulle grandi vetrate, mentre il responsabile dell'Attività Sportive GT del Cavallino spiega: *«La nuova Hypercar è pensata proprio all'interno di questa struttura. Qui è concentrato il gruppo dei tecnici che sta seguendo la progettazione della vettura. Al momento esiste solo sulla carta…».*

- Tutto comincia dal cosiddetto foglio bianco…

«Già, e adesso scatta un piano a tappe forzate per cercare di arrivare il più presto possibile al primo obiettivo che ci siamo posti, che è quello di essere in pista con la nostra Hypercar intorno a maggio-giugno dell'anno prossimo e iniziare subito a fare i test. È presumibile che i primi giri siano effettuati proprio qui a Fiorano».

- Ci può illustrare quali saranno le caratteristiche di questo prototipo che lancia il Cavallino nel futuro e risveglia un passato importante nel Dna della Ferrari?

«Sarà una macchina nuova. Non deriverà da una nostra hypercar stradale attuale o in arrivo. Alcuni concetti di questa vettura potranno magari sfociare nella produzione, ma le forme saranno determinate dalla galleria del vento, come per le Formula Uno. I prototipi rischiano di sembrare tutti uguali, noi ci siamo dati la missione di realizzarne uno che abbia il Dna della Ferrari e sia subito riconoscibile. Abbiamo un'idea molto chiara, ma è molto presto per spiegare tutte le caratteristiche della vettura».

- Qual è la vostra road map nei prossimi mesi per quanto riguarda la nuova vettura?

«C'è un piano di lavoro preciso con dei traguardi da raggiungere. Speriamo di rispettarlo. L'obbiettivo è quello di iniziare a montare il primo prototipo della nostra Hypercar all'inizio del prossimo anno e verso maggio scendere in pista. Da qui ai prossimi mesi di settembre-ottobre entriamo in una fase decisiva per chiudere il progetto della vettura, poi affronteremo la fase topica in cui si passa ad affinare. A quel punto avverrà il montaggio e successivamente si arriverà al momento dei test dove avremo ancora la possibilità di apportare, se necessario, delle modifiche prima di arrivare all'omologazione dopodiché la situazione verrà congelata».

- Nel frattempo la 24 Ore di Le Mans è davvero dietro l'angolo. Il prossimo 21-22 agosto va in scena l'edizione 2021. A dare il via ci sarà il presidente della

LA NUOVA HYPERCAR È PENSATA QUI DENTRO
La nuova Hypercar del Cavallino che debutterà nel 2023 è pensata proprio all'interno della nuova struttura. Qui è concentrato il gruppo dei tecnici che sta seguendo la progettazione della vettura che al momento esiste solo sulla carta

Ferrari, John Elkann...
«Sarà un momento molto importante. La decisione dell'impegno nel Mondiale Endurance con una Hypercar del Cavallino porta la firma del presidente John Elkann che sta supportando l'iniziativa con grande entusiasmo. Tra l'altro ha già fatto visita alla nuova struttura. Questo non fa altro che far accrescere le nostre motivazioni. È un progetto importante per l'azienda e noi daremo il massimo».

- Una vittoria della Ferrari subito al debutto farebbe impennare l'interesse per la categoria. Ma secondo lei i vostri rivali come vi vedono?
«Noi siamo una grande opportunità per i nostri rivali, la più bella che gli potesse capitare. Tuttavia vince uno solo. Ma non c'è dubbio che la Ferrari dovrà essere lì a giocarsi le sue chances di vittoria del titolo. La cosa più importante è essere in battaglia per vincere. Confermerebbe che abbiamo costruito il progetto giusto. Proprio intorno a questo concetto ruota tutto. Perché ritengo che non sarà semplice azzeccare la scelta decisiva: il regolamento è complesso e soprattutto una volta ottenuta l'omologazione non puoi più intervenire. C'è una sola variante a disposizione. Quindi devi essere bravo e non sbagliare nulla. E poi arrivi in corsa con tutti, non è che disponi dei parametri degli altri. Nel 2023 debutteranno Audi, Porsche, Ferrari e andranno ad aggiungersi a Toyota e Peugeot che, nel frattempo, immagino non faranno vedere per intero le armi a loro disposizione. Devi basarti principalmente su tutti i tuoi dati di simulazione e sperare di aver indovinato tutto per capire dove sei veramente. Questa è la sfida più grande».

> LA DECISIONE DELL'IMPEGNO NEL MONDIALE ENDURANCE CON UNA HYPERCAR PORTA LA FIRMA DEL PRESIDENTE JOHN ELKANN. È UN PROGETTO IMPORTANTE PER L'AZIENDA. DAREMO IL MASSIMO
>
> ANTONELLO COLETTA

- L'arrivo delle nuove Hypercar sta contribuendo anche ad innalzare l'asticella delle prestazioni dei vari piloti in corsa per garantirsi un sedile nel nuovo lussureggiante Mondiale Endurance?
«Non penso che la cosa riguardi le prestazioni velocistiche: chi scende in pista lo fa sempre per ottenere il massimo. Magari sta cambiando l'impegno e l'attenzione sul lavoro spasmodico che stiamo facendo per poter far parte del progetto più ambizioso. Trovo la cosa del tutto naturale. Il nuovo Mondiale Endurance con le Hypercar è un traguardo che vogliono tagliare in molti. C'è un approccio generale diverso, un coinvolgimento da parte di tutti ancora più profondo. Per ora noi ci teniamo stretti i nostri piloti e inizieremo a

fare i test con loro. Poi si vedrà. Anche noi faremo le nostre scelte: ma questo sinceramente non è il tema del momento».

- E il coinvolgimento di piloti di F.1 in sfide iconiche come Le Mans potrebbe essere preso in considerazione?

«Credo che, anche questo, sia un discorso molto prematuro da fare. Da qui a due anni tanti scenari possono essere diversi e magari basta una concomitanza tra calendario di F.1 e WEC e ogni considerazione diventerebbe superflua. E poi Le Mans è una gara che fa parte del Mondiale Endurance e non è che una squadra possa cambiare piloti nel corso del campionato. È chiaro che se un domani uno dovesse fare delle macchine in più o una-tantum, allora la cosa sarebbe diversa. Tuttavia stiamo precorrendo i tempi. È ovvio e immagino che a tutti piaccia disputare la 24 Ore di Le Mans con una vettura da assoluto per vincere: è evidente che qualunque pilota possa avere questo tipo di desiderio. Un pilota appassionato, un'ambizione come quella di partecipare alla mitica 24 Ore, ce l'ha. Ma al momento è davvero prematuro parlarne».

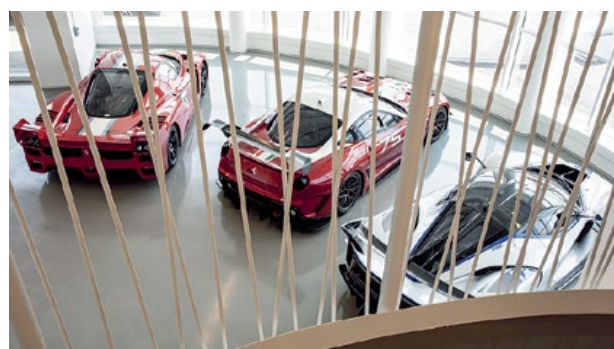
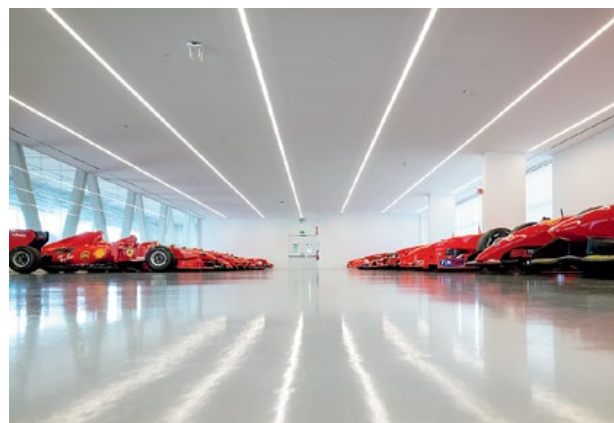
- Il 2021 è iniziato in maniera ottima per la Ferrari che vive un buon momento, proprio alla vigilia di un appuntamento cruciale come Le Mans…

> SIAMO LA PIÙ GRANDE OPPORTUNITÀ CHE POTESSE CAPITARE AI NOSTRI RIVALI. E NON C'È DUBBIO CHE LA FERRARI DOVRÀ ESSERE LÌ A GIOCARSI LE SUE CHANCES DI VITTORIA
>
> ANTONELLO COLETTA

«Per adesso sì. Abbiamo ottenuto alcune belle vittorie. Penso a Portimao dove abbiamo trionfato sia in GTE-PRO che in GTE-AM e al successo di Lawson al debutto di Ferrari nel DTM. Tutto questo non può che riempirci d'orgoglio, anche perché stiamo correndo con una vettura non recentissima. Mantenere la competitività della 488, della squadra, con i piloti che stanno facendo un lavoro davvero ottimo, non può che riempirci d'orgoglio dandoci la forza per continuare con queste prestazioni. Non dimentichiamo che anche l'anno prossimo correremo ancora con la stessa macchina, quindi dobbiamo fare in modo che questa importante competitività rimanga. Comunque sia stiamo andando bene in molte categorie, dal WEC all'ELMS fino ai campionati nazionali: siamo dove volevamo essere. E dove vorremmo mantenerci. È vero che siamo orientati verso il futuro e i nuovi progetti sia per quanto riguarda GT3 che Hypercar, ma non stiamo perdendo d'occhio l'attualità, perché poi il futuro esiste se tu sei capace di gestire il presente. Quindi non può assolutamente calare il livello di attenzione su quello che stiamo facendo adesso».

- Questa struttura che ci ospita e della quale lei è il papà sembra davvero il posto ideale per costruire grandi progetti…

«Questa struttura è la sintesi del grande lavoro che è stato fatto fin da quando è partita questa avventura che si chiamava solo Corse Clienti e che poi ha aggiunto anche il Reparto Competizioni GT e viene raggruppato in un ente che internamente porta il nome di Attività Sportive GT. Tanti anni fa siamo partiti in punta

di piedi e abbiamo percorso una parabola tutta ascendente. Siamo cresciuti molto e all'interno dell'azienda le nostre attività erano un po' sparpagliate. Per motivi di spazio non riuscivamo ad avere un posto unico mentre cresceva l'esigenza di avere uno stabile pragmatico, utile, ben fatto, tecnicamente all'avanguardia e anche di rappresentanza perché sono sempre tanti i clienti che vengono a trovarci a Fiorano. Come si dice: l'immagine vuole la sua parte. Credo che l'esercizio che è uscito fuori sia veramente di notevole impatto. Abbiamo avuto la possibilità di rimanere all'interno del circuito di Fiorano e credo che questa non sia davvero una cosa da poco. Non c'è scenario migliore ed è sempre all'interno dell'azienda. È un concentrato di sensazioni che diventano anche difficili da spiegare. È una posizione magica, strategica, storica e potrei continuare a elencare molti altri aggettivi. Ora che è stato completato l'edificio è stilisticamente molto bello, ben posizionato che ha tutto quello che serve per fare

un buon lavoro. La struttura ospita l'officina, un piccolo magazzino, una parte di storage che è davvero una sorta di museo all'interno dell'azienda e poi tutti gli uffici che si dividono tra la parte gestionale, la parte della progettazione, la parte amministrativa. Sono circa novanta le persone che oggi lavorano qui dentro, divisi tra operai e impiegati e copriamo tutto il ciclo delle nostre attività. Per tutti quelli che lavorano qui, questo è motivo di grande orgoglio. È un progetto che parte da lontano. I primi scavi sono iniziati nel novembre del 2019. Poi c'è stato il lockdown, ma i lavori sono poi proseguiti velocemente. Inizialmente l'ingresso nella nuova struttura era stato previsto per il gennaio 2021. In quel periodo invece è iniziata l'attività dell'officina, mentre gli uffici sono diventati operativi nell'aprile scorso. Dal momento in cui è arrivato il semaforo verde la struttura è cresciuta a velocità impressionante. Questo è un'edificio davvero pensato per chi lavora». E anche per chi culla sogni importanti. ●

UN VERO MUSEO ALL'INTERNO DI FIORANO

Il nuovo edificio che ospita Competizioni GT e Corse Clienti è un vero e proprio museo all'interno della pista di Fiorano. Una straordinaria distesa di Rosse che emoziona

Gli uomini ombra del Cavallino

PIETRO CORRADINI E MODESTO MENABUE RACCONTANO LA LORO VITA DA MECCANICI DELLA FERRARI. DAGLI ANNI SETTANTA A OGGI, SULL'ONDA DEI RICORDI SVELANDO ANEDDOTI DA PELLE D'OCA

di Andrea Cordovani

CORLO DI FORMIGINE - Il sole picchia forte e l'asfalto ribolle in questo gran (bel) pezzo dell'Emilia. Siamo a Corlo di Formigine, a metà strada tra Modena e Maranello, in piena zona "ziocanta", come da tipico intercalare dell'idioma locale. Un pugno di case con giardino, un ordinatissimo quadrilatero con strade ad angolo retto e qualche capannone. È dentro a uno di questi che Autosprint si prepara a salire sulla macchina del tempo per uno di quei viaggi che vorresti non finissero mai. La porta è sempre aperta alla Scuderia Belle Epoque. Un mondo da fiaba dentro a una storia fantastica messo in piedi da due vere pasionarie: Gemma Provenzano e Monica Zanetti. *«Se vieni ci trovi lì»*, è stato l'invito. Stiamo per incontrare due leggende del cacciavite, vere icone tra i meccanici della Ferrari. Seduti in un angolo dell'officina, sorseggiando un caffè, Pietro Corradini e Modesto "Moddy" Menabue, attendono da uomini con una vita ad altissima pensione. *«Siamo consulenti dell'Inps, mica anziani. Uno è vecchio fuori. Basta essere giovani dentro. Abbiamo sempre lavorato spinti dalla passione, non dall'ambizione: questa avventura con la Scuderia Belle Epoque ci tiene in allenamento. Ma tu sei qui per sapere anche altre cose, dai attacchiamo!»*. Sono al warm-up, adesso. Sì perché tornare a parlare della loro carriera alla Ferrari, è come ripercorrere un gigantesco Gp di una vita in rosso che rimane un graffio indelebile sulla pelle e nel cuore. Assunti entrambi quando c'era ancora il Drake. Uomini ombra dentro quel magico mondo che dall'esterno ha sempre il sapore della favola. Ma ora, allacciamo forte le cinture e prepariamoci a conversazioni riservate solo a un pubblico adulto all'interno di una storia di passione, sacrifici, pianti, urla di gioia…

«Ho iniziato a lavorare alla Ferrari nel 1970 - racconta Corradini - *dopo essere stato in Bizzarrini, alla carrozzeria Bonacini e successivamente alla Scuderia Serenissima al fianco di Alf Francis, storico meccanico di Stirling Moss. Sono rimasto a Maranello fino al 1995. Il mio ultimo incarico è stato con Corse Clienti. Ai Gp avevo smesso di andare alla fine del 1988, l'anno in cui morì Enzo Ferrari e l'aria che c'era non mi piaceva più»*.

- Parla del Commendatore e il suo volto si illumina…

«Con Enzo Ferrari ho avuto poche occasioni d'incontro. Ma tutte indimenticabili. Una volta viene organizzata una gara di kart a Sassuolo con incasso da devolvere in beneficienza per la distrofia muscolare. Raccogliamo 2 milioni di lire e mi incarico di portare questa somma in ufficio dal Commendatore. Metto tutto quel denaro dentro una busta di plastica della Coop. Busso alla sua porta, apro. Non faccio in tempo ad entrare: lui mi guarda e poi con la testa indica il sacchetto che tengo in mano e mi dice: "Come? Una sporta della Coop nel mio ufficio?". *E io:* "E va beh ingegnere sono due milioni: se li vuole bene, altrimenti torno indietro". *E lui:* "No, no vanno bene!". *Poi ci mettiamo a parlare. Mi chiede:* "Te sei sposato?". *Rispondo:* "Si ingegnere ormai sono venti anni che sono sposato". *Insiste:* "Venti anni? Ma se sei così giovane. Quanti anni hai?". *Replico:* "Ho i miei, come lei ha i suoi". *Indaga ancora:* "Ma perché ti sei sposato così presto?". *Chiarisco:* "Perché mia moglie è rimasta incinta: sa, ero appena tornato a casa per una licenza da militare". *Affonda:* "Ma non sapevi dell'esistenza della marcia indietro?" *Tento l'ultima disperata difesa:* "Beh, ingegnere dentro a una Seicento era un po' scomodo". *Scoppiamo a ridere»*.

- Com'era la vita per voi meccanici del Cavallino con al timone dell'azienda il Commendatore?

GOLDEN MEMORIES
Pietro Corradini ha iniziato a lavorare alla Ferrari nel 1970. In alto eccolo festeggiare una delle tante vittorie della Rossa nel Mondiale Prototipi. A sinistra eccolo al fianco di Jodi Scheckter nella trionfale stagione iridata targata 1979

«A Maranello quando era ancora in vita Enzo Ferrari percepivi la sua presenza appena varcava il cancello. Arrivava sempre al mattino, intorno alle 9. Entrava nel reparto corse e faceva il giro: noi la chiamavamo la vasca. Passava dai motoristi, andava in sala prova e poi se c'era qualcosa di nuovo visitava il reparto esperienza per vedere di che cosa si trattava. Sapevi più o meno quale era l'orario del suo passaggio e stavi sempre un po' sul chi va là. Soprattutto chi fumava doveva stare attento a non farsi trovare con la sigaretta in bocca. Però un giorno, Ferrari beccò un mio collega. Lo vide nel momento in cui, vistosi scoperto, si era appena spento la sigaretta in tasca. Ricordo ancora le parole del Vecchio: "È nel suo diritto fumare, ma in bagno…". Il collega divenne viola in volto. Nel reparto dei motori non c'erano i banchi fighetti di adesso: erano tavole di legno tenute insieme ancorate ai tubi Innocenti. Quante sigarette abbiano buttato dentro a quei tubi: era il nostro portacenere. Ma poi un giorno, il reparto venne trasferito e quando lo vuotarono quella zona si era trasformata in un cimitero di mozziconi. E per fortuna che non si doveva fumare dentro al reparto… Rammento che solo una persona fumava tranquillamente davanti a Ferrari: l'ingegner Giancarlo Bussi. Pacchetto di Muratti sul tavolo, accendeva una sigaretta dietro l'altra in riunione con il Commendatore. Il suo rapimento per mano dell'Anonima Sequestri nel 1978 fu uno shock: non fece più ritorno a casa. È stata una grave perdita per la Ferrari. Era un mago dei motori, molto meticoloso».

- È noto che a Maranello in quegli anni la parola ferie non fosse molto popolare. Conferma?

SCENE DI FESTA
Sopra Corradini sul podio con Andretti e Ickx festeggia la vittoria a Watkins Glen nel 1972, annata straordinaria della Ferrari nel Mondiale Prototipi. Erano giorni di gloria e a ogni gara si faceva festa. Sotto e in alto Clay Regazzoni, uno dei ferraristi preferiti da Corradini che ha lavorato al suo fianco dal 1974 al 1976. A fianco ecco nella folla che acclama Scheckter campione del mondo F.1 nel 1979

«D'estate con Ferrari ancora in vita si lavorava anche a Ferragosto. È toccato anche me. Ricordo dei test a Fiorano il 15 agosto. Guai se in quei giorni avevi la sfortuna di diventare indispensabile e mancavi la presenza perché magari eri in vacanza. Rischiavi di perdere il posto di lavoro. L'ingegnere ti faceva trovare direttamente i tuoi effetti personali in portineria. Diceva: "Se ad agosto sono a lavorare io…". Quando lo facevi arrabbiare erano guai seri. Voleva sempre decidere lui».

- Ci racconta la sua prima gara da meccanico della Ferrari?

«La mia prima gara come meccanico della Ferrari è stata a Brands Hatch nell'aprile del 1970. Correvamo col 512. Cosa non dimenticherò mai di quella trasferta? Questo: ricordo che eravamo in quattro su un camioncino sulla strada del ritorno dopo la gara. Viaggiamo su un OM a quattro posti e quelle erano

trasferte interminabili su strade impossibili. Non finivano mai. Dovevi trovare sempre qualcosa da fare. Quel giorno mi capitò in mano un aggeggio strano. Non capivo cosa fosse, pensavo si trattasse di una sirena. Mentre sono lì che maneggio quella cosa sento un puff. È un fumogeno. In un attimo la cabina è invasa. Faccio per lanciarlo fuori da finestrino ma questo rimbalza e mi si infila sotto ai piedi. Eravamo appena sbarcati in Francia: un fumo impossibile. Cabina invasa. Bestemmie. Rido ancora… Partecipavamo ai due campionati, F.1 ed endurance, e solo alcuni meccanici facevano parte di entrambe le squadre. Di solito si trattava dei più disponibili e anche di quelli più in sintonia con chi comandava. Io quando sono entrato ho seguito di più l'avventura nel Mondiale Prototipi. Enzo Ferrari curava con la stessa attenzione sia la F.1 che l'endurance. Dava importanza fondamentale ai materiali e ai motori».

- Dal 2023 la Ferrari tornerà a correre con una vettura da assoluto anche nel Mondiale Endurance. Saranno passati 60 anni esatti dall'ultima volta. E lei c'era…

«La notizia che la Ferrari è pronta a tornare con un suo prototipo hypercar nel Mondiale Endurance mi ha risvegliato il ricordo delle stagioni vissute sui campi di gara nei primi anni 70. Solo che lo dico sinceramente: ci vorrebbero meno regole. A pensare ai prototipi mi vengono in mente tanti aneddoti».

- Siamo qui per questo…

«La squadra per il Mondiale Prototipi era formata da poco più di un pugno di uomini. Rammento un aneddoto incredibile. Alla 1000 Km di Monza il mio collega Zeffirino la sera prima del warm up va dall'ingegner Caliri che sovrintende tutte le operazioni sui campi di gara nel Mondiale Prototipi e gli dice: "Ingegnere: sulle nostre vetture ho montato i rapporti del cambio a rovescio". "Ma non diciamo fesserie che domani abbiamo la gara", *replica lui.* "Vedrà se sono fesserie…". *Quarta e quinta erano veramente montate al contrario. Il tempo di girare in pista e la prima macchina torna ai box.* "Ma come è possibile che la quinta sia più corta della quarta?", *dicono in coro tutti i piloti una volta effettuato un giro di pista. Non ce n'era uno che avesse il cambio montato a regola d'arte… Anche in questo caso rido ancora… Ricordo che quando finì l'avventura nei prototipi molti colleghi si sentirono un po' spiazzati perché non vennero destinati alla F.1 ma messi in produzione».*

- Quei prototipi facevano sognare…

«Quelle vetture mi fanno ancora battere il cuore. Rammento la stagione 1973. A marzo poco prima di andare a correre a Vallelunga, Enzo Ferrari passa dal reparto corse, vede le macchine parcheggiate e fissa la sua attenzione sul muso. "Cos'è quel lavoro lì" *dice riferendosi alla parte anteriore che era stata zavorrata.* "Son venti chili di piombo", *è la risposta. E il Vecchio:* "Venti chili di piombo? E io che compro il titanio in Russia per alleggerire le macchine e voialtri mettete 20 kg di piombo? Qualcuno qui non capisce niente!". *Infatti andammo a Vallelunga a prendemmo la paga dalla Matra… E dire che la vettura era quella del trionfale 1972 ma era bastato togliere la presa d'aria nel musetto per avere del gran*

AL BOX DELLA ROSSA PISTOLA IN PUGNO
Pistola pneumatica in pugno, Pietro Corradini attende l'arrivo di Scheckter al box, mentre l'ingegner Forghieri chiede di mantenere la calma

sottosterzo. Nel 1972 fu davvero straordinario. Meno che Le Mans vincemmo tutte le gare, ma anche l'anno precedente la macchina era già andata forte. Regazzoni avrebbe potuto vincere la 500 Miglia di Imola ma si ruppe la pompa della benzina, anche a Brands Hatch sfiorammo la vittoria. Nel 1971 la Ferrari comunque sia aveva già dimostrato di essere più veloce della Porsche 917: disponeva di un gran motore. È stato un periodo fantastico quello vissuto con la Ferrari nel Mondiale Prototipi frequentato da piloti eccezionali. La gente era partecipe. I Ferrari Club ci idolatravano. Tra i piloti che ho visto correre con la Ferrari prototipo nell'endurance secondo me il migliore è stato Jacky Ickx seguito da Mario Andretti. Era veloce davvero il pilota belga. Lo sarebbe stato anche in F.1 solo che era un autentico peperino. E non sempre si prendeva con i tecnici».

LE STAGIONI 1975 E 1979 CON LA FERRARI IN F.1 SONO QUELLE CHE MI PORTO ANCORA NEL CUORE. QUANDO RIPENSO A REGAZZONI RIDO ANCORA. SCHECKTER UN GRANDE PERSONAGGIO
PIETRO CORRADINI

- Da meccanico Ferrari qual è stata l'avventura più tosta?
«Alla 24 Ore di Le Mans edizione 1973, quando Merzario e Pace chiusero al secondo posto dietro alla Matra di Pescarolo-Larrousse. Quella volta era presente anche il fratello di Moddy, Anselmo che all'epoca era il capo al montaggio motori. Abbiamo cambiato il pacco delle molle valvole dei motori delle tre 312 del Cavallino al via della 24 Ore. Un lavoro maledetto perché smontammo gli alberi a camme, le molle, anche se riuscimmo a operare con la testata ancora montata. Un pistone alla volta tirato su e grazie a un attrezzato che fu auto-costruito in quel momento per smontare le molle, via le molle, via i coni, via il paraolio di tenuta. Quante parolacce. Ma l'era l'unico modo per poter prendere parte alla gara. Abbiamo finito i lavori poco prima del warm up: non si ruppe neanche un motore».
- Qual è la stagione che riesce ancora a strappargli un sorriso?
«Non ho dubbi il 1975. E non solo perché la Ferrari tornò a conquistare il Mondiale di F.1. Quella è stata anche la mia prima stagione a tempo pieno nel Circus al fianco di Clay Regazzoni, un personaggio al quale sono legato in maniera particolare. Rido come un matto e ripenso a quella ragazza con le tette di fuori con in testa il casco di Clay sul jumbo mentre stiamo andando al Gp del Sudafrica. Clay era un mito. Rammento ancora quel volo incredibile. Partenza da Fiumicino. Siamo in volo e a un certo punto il comandante Radicella dell'Alitalia

grande appassionato e pilota oltre che di aeroplani anche di vetture da corsa, comunica trionfalmente alla radio: «Abbiamo il piacere di annunciare che alla guida della nostra aeromobile siamo onorati di avere Niki Lauda». *Partono gli applausi. Ma dopo 10 minuti si sente il velivolo che vira. Cosa succede? Si accende nuovamente la radio e il comandante comunica:* «Vi informiamo che stiamo facendo ritorno all'aeroporto di Fiumicino per un problema tecnico». *Diavolo di un Lauda! Niki mentre era alla guida nel cockpit dell'aereo aveva visto che c'era una crepa nel vetro della cabina, proprio nascosta in un angolino. Torniamo a Fiumicino e la notte andiamo a dormire in un albergo vicino all'aeroporto per tornare a volare l'indomani. Sul volo Clay nota la ragazza. Una splendida tuffatrice sudafricana che stava tornando in patria dopo aver chiuso il suo fidanzamento con un italiano. E lì Regazzoni che fa? Non dice di essere un pilota ma si spaccia per medico svizzero che sta andando in Sudafrica a fare una convention.* "Se vuoi ti visito", *gli fa.* "Aspetta un attimo che chiamo il mio infermiere", *ovvero io. E lì abbiamo iniziato a fare finta di far consulti. Ma poi spuntò il casco, la ragazza si accorse che la stavamo prendendo in giro e si arrabbiò. Dopodiché, non sono mai riuscito a sapere come, Clay per far la pace la convinse a indossare il suo casco e a fare un giro così con le poppe al vento sull'aereo. Il tutto immortalato dagli scatti fatti da Giancarlo Cevenini che viaggiava sul nostro aereo. Qualche settimana dopo sulla versione italiana di Playboy un servizio fotografico, svelò che cosa era accaduto su quel volo. Clay era davvero un personaggio da Amici Miei. Mi viene in mente anche un altro aneddoto. 1000 Km del Nurburgring corriamo con una macchina soltanto per Regazzoni-Ickx. Siamo in pole. E deve partire Clay. Mancano dieci minuti alla partenza e il Baffo non si vede. L'ingegner Caliri chiama Jacky:* "Hai visto Clay?". "No", *ribatte secco Ickx.* "Ma dov'è?", "Non lo so". "Beh preoccuparti perché se non arriva in tempo devi partire te al suo posto". *E invece all'ultimo istante ecco spuntare Regazzoni, con il suo passo indimenticabile e il sorriso sulle labbra…».*

IN FORMULA UNO È APPRODATO NEL 1974
Pietro Corradini è approdato in F.1 nel 1974 chiusa l'avventura del Cavallino nel Mondiale Prototipi. Al fianco di Regazzoni e Scheckter ha vissuto stagioni indimenticabili

- Nel 1979 al fianco di Jody Scheckter si gode appieno il titolo iridato. Lui e Gilles Villeneuve alla Ferrari, un'annata fantastica…

«Grande personaggio Scheckter ci sentiamo ancora. Ho avuto lunghi brividi lungo la schiena quando nel 2019 ha girato a Monza con la Ferrari che curiamo noi alla Belle Epoque a quarant'anni da quel Mondiale. Io ai box non stavo nella pelle, ero vestito come all'epoca, mi sembrava che il tempo si fosse fermato».

- Qual è l'esperienza più drammatica che ha vissuto in quegli anni?

«Quando perde la vita Gilles Villeneuve a Zolder nel 1982. In quella stagione seguo la monoposto di Pironi e poco prima di pranzo, Didier sta per finire di girare. Così vado nel retro-box, verso la cucina e al mitico Pasticcino dico: “Oh, butta la pasta che tra poco arriviamo…”. *In quel momento incrocio il giornalista Eugenio Zigliotto e mi fa* “È successo un incidente a Gilles”. “Dopo ripareremo la macchina”, *rispondo io, ignaro dell'accaduto.* “No guarda è stato un incidente grave”, *replica lui. Mi si gela il sangue. Entro nei box, mentre in pista non gira più nessuno. C'è un silenzio che fa un rumore da pelle d'oca. Arriva Pironi, ha in mano il casco di Gilles. Chiama Forghieri. L'ingegnere parla per pochi istanti con Didier e poi dice:* “Ragazzi chiudiamo il garage: è successo un grosso incidente a Gilles, speriamo ce la faccia”. *Invece non ce l'ha fatta. Da lì è finito tutto. Anche Didier non è stato più lui. Quando ha avuto il suo incidente in quello stesso anno al Gp di Germania arrivò tardi per prendere parte alle prove del sabato. Era stanco, trasandato, insomma non era a posto. Uscì fuori per girare e prese contro Prost. Mi accorsi del suo incidente dai monitor.* “Ziocanta, quella è la nostra macchina”, *dissi fra me e me. Un istante dopo, la telecamera fece lo zoom e vidi Pironi, con la testa reclinata su un lato e i piedi fuori dall'abitacolo. Quel 1982 è stato*

> IL 1982 È STATO UN ANNO CHE MI HA SEGNATO DAVVERO CON L'INCIDENTE FATALE DI GILLES VILLENEUVE IN BELGIO E IL CRASH DI PIRONI IN GERMANIA. DAVVERO UNA STAGIONE DI M...
>
> PIETRO CORRADINI

davvero un anno di merda».

- Ma è vero che lei è stato il primo a far salire Ayrton Senna su una monoposto da F.1 e per giunta una Ferrari?

«Fine anni Settanta. Siamo al Gp del Brasile. Ai nostri box arriva Dino Gallone, emigrato italiano che gestiva una pista di kart a San Paolo, accompagnato da un bambino con gli occhi sognanti. Mi dice: "questo ragazzino va forte". "Ah vai forte - *replico io* - e allora vai dentro alla macchina". *E lui da bambino educatissimo mi guarda e fa:* "Dice davvero?". "Dico davvero si, stai fermo con il volante e non c'è nessun problema". *Questo episodio lo ricordò anche Ayrton il giovedì alla vigilia del fatale Gp di Imola del 1994. Gli chiesero "quando è stata la prima volta che sei salito su una F.1", lui rispose "mi ci ha messo il mio amico Pietro". Ricordo che andavo sempre a salutarlo in griglia. Quando correva nelle formula minori, Ayrton ha passato molto tempo ai box Ferrari. Stava lì ad annusare l'ambiente della F.1 prima di trasformarsi nel campionissimo che è poi diventato. Se fosse approdato alla Rossa io sarei stato il suo capo-macchina, que-*

UNA STAGIONE TERRIBILE
Sopra un bel ritratto di Pironi e Villeneuve al box Ferrari. A destra e sotto a sinistra l'incidente di Pironi in Germania nell'agosto del 1982 avvenuto a pochi mesi dalla scomparsa di Gilles. Corradini è stato meccanico del francese nelle due stagioni trascorse alla Ferrari

NEL 1988 PIETRO DICE BASTA CON LA F.1
Nel 1988 Corradini disputa al fianco di Berger la sua ultima stagione da meccanico della Ferrari ai Gp. Dall'anno successivo sceglierà di andare a lavorare in produzione. È andato in pensione nel 1995. Ora assieme a Modesto Menabue, a sinistra e sotto, si occupa i far rivivere auto che fanno ancora battere il cuore

sto c'era scritto nel pre-contratto che aveva stipulato per correre con la Ferrari…».

- Nel 1988 muore Enzo Ferrari e lei a fine stagione decide di smettere di andare ai Gp. Ci racconta perché?

«Ho deciso di smettere con i Gp nel 1988 quando mi occupavo della monoposto di Gerhard Berger. Enzo Ferrari era morto a Ferragosto e a me non andava di avere a che fare con il nuovo che avanzava a Maranello. Chiesi di essere trasferito in produzione. Fino a quel momento mi ero divertito ad andare ai Gp. Non ho mai guardato agli orari. Ma vedevo che si stava creando un ambiente che proprio non mi piaceva. Ricordo ancora il Gp d'Australia di quell'anno. La mia ultima gara. Rammento Berger incazzato come un puma: in testa al Gp, dopo una toccata con Arnoux era finito kappaò. Ma io intanto stavo facendo il conto alla rovescia sulle ore che mi mancavano alla fine della stagione e della mia avventura da meccanico ai Gp. Mentre stiamo togliendo benzina dalla vettura di Gerhard e compiere le operazioni necessarie per rispedirla a casa, arriva Villadelprat.«Ha detto l'ingegner Cappelli (uomo Fiat spedito a Maranello) di chiudere il garage». *Ma come chiudere il garage? C'è la macchina ancora calda, il muletto nel mezzo ai piedi, fa un caldo porco. Fai una cosa tieni su la saracinesca. Finisce il Gp, vado un attimo in bagno e quando torno il garage è chiuso. Chiedo: chi ha chiuso il gara-*

ge? Lo riapro: prendo una chiave dinamometrica e la puntello contro la serranda. Poi esco e vado nella roulotte dove sono in riunione tutti i capi e esordisco così: “Chi è quel coglione che vuol tener chiuso il garage? Stiamo sudando, c’è un caldo insopportabile. Sapete che vi dico? Che a chi vuol chiudere quella saracinesca gli faccio una bella cravatta con la chiave dinamometrica. Sono stato chiaro? Il garage rimane aperto. Io ho caldo, voi state qui belli freschi con l’aria condizionata e noi facciamo bagni di sudore. Non rompete le palle. Punto. Poi quando siamo a casa ne parliamo”. *Così appena rientrato in Italia, vado all’ufficio personale e chiedo di essere trasferito. Finita la mia storia in gestione sportiva. Provarono a farmi cambiare idea. Ma niente. Fui irremovibile. Non volevo più vedere certe facce. Ma ora facciamo parlare anche Moddy».* ●

SUL PODIO A SINGAPORE CON VETTEL NEL 2015
Gp di Singapore 2015: Modesto Menabue festeggia sul podio la vittoria di Vettel

Moddy è nella storia

MODESTO MENABUE HA IL RECORD DI PARTECIPAZIONE AI GP FRA I MECCANICI DELLA FERRARI «IN CARRIERA HO FATTO 520 GP IN F.1. IL PRIMO A IMOLA NEL 1990. L'ULTIMO AD ABU DHABI NEL 2019»

Moddy, è Modesto Menabue. Non un meccanico ma una vera leggenda. Fresco sessantenne ha il record di partecipazioni ai Gp fra gli uomini ombra di Maranello, una vita trascorsa a bordo pista. *«In carriera ho fatto 520 Gp, anche se me ne attribuiscono 519. Il mio ultimo Gran Premio è stato ad Abu Dhabi nel 2019. Ero l'ultimo a lavorare in Ges ad essere stato assunto da Enzo Ferrari. Il commendatore incuteva timore. Davanti a lui rimanevi impietrito. Sono entrato in azienda nel 1978. All'epoca solo al compimento del sedicesimo anno di età potevi essere assunto alla Ferrari. Così dopo essermi fatto le ossa alla Simonini, ecco l'inizio dell'avventura».*

- Quella dei Menabue in Ferrari è una tradizione di famiglia…

«Mio fratello Anselmo che ha 14 anni più di me l'ha iniziata: è stato anche capo dei motoristi della Ges per piloti del calibro di Niki Lauda, Arturo Merzario, Clay Regazzoni, Lorenzo Bandini, Jacky Ickx».

- E anche lei come primo incarico viene destinato al reparto motori…

«Avevo i calzoni corti. Primo giorno di lavoro 3 gennaio 1978, destinato alla sala prove, stavo in officina alle gare ancora non andavo. Ricordo benissimo la gioia che provammo quando nel 1979 conquistammo l'iride con Scheckter, l'ultimo Mondiale Piloti con Enzo Ferrari in vita. Maranello tutta in festa. Il Commendatore che ci raduna per farci i complimenti alla sua maniera. A me tremavano le gambe solo a vederlo a distanza».

- Quando debutta nei Gp?

«Il mio primo Gp è stato a Imola nel 1990».

Interviene Pietro Corradini e scherza: *«Infatti hai pro-*

prio debuttato quando Alain Prost rimase con l'acceleratore bloccato e finì nell'erba….»

«Ma va là», replica Moddy che aggiunge: *«Al mio primo Gp di F.1 ho fatto soltanto il segnalatore. Da lì ho iniziato la mia avventura e mi sono fermato alla fine del 2019. Cosa ricordo della mia prima volta ai Gp? Anche se avevo già 27 anni venivo considerato il piccolo della situazione: in squadra c'erano ancora i vecchi dell'epoca di Corradini. Insomma come si diceva al tempo del servizio militare sui nuovi arrivati: ero una spina. Fu bellissimo, anche perché fino a quel momento ero sempre rimasto in sala prova. La prima volta che sono stato in pista fu a Fiorano, girava Roberto Moreno. Dopo quel primo Gp a Imola lo scenario è cambiato. C'è stato un avanzamento di passione e di voglie. E di voglia ne dovevi avere tanta perché a quei tempi non avevi davvero orari. Non è come adesso. All'epoca se finivi di lavorare alle tre di notte facevi i salti di gioia, perché almeno un po' staccavi e potevi dormire. La sveglia era alle 6.30 con il warm up fissato alle 9. A Montecarlo e Monza negli anni dei mondiali con Michael Schumacher e Rubens Barrichello andavi alle gare con quattro macchine. Entrambi avevano anche una T-car a disposizione. C'era da pedalare».*

- Dentro una carriera fatta di tanti trionfi nella Ferrari vincitutto di Montezemolo-Schumacher-Todt, nel 2015 al Gp di Singapore vive un momento indimenticabile. L'allora team principale Maurizio Arrivabene la manda sul podio a festeggiare la vittoria di Sebastian Vettel …

«Quel giorno non lo potrò scordare: La notizia mi è arrivata via radio e io stentavo a crederci, ma poi sono salito su quel magico podio ed è stata un'emozione incredibile: guardare dall'alto tutta quella folla e i miei colleghi che festeggiavano è stato fantastico, ho provato un'emozione che non riesco a descrivere. Posso solo dire che è stato un momento indimenticabile. Sono stato al fianco di Prost, Capelli, Berger, Alesi, Irvine, Schumacher, Raikkonen, Alonso, Vettel. Ho vissuto tutte le epoche che hanno contraddistinto la storia moderna del Cavallino. Quarantuno anni da sogno. Ne ho viste di tutti i colori. La Ferrari è stata la mia vita. Sempre e solo forza Ferrari!». ●

Scuderia Belle Epoque

SCUDERIA BELLE EPOQUE

UN MERAVIGLIOSO SCRIGNO CHE CONTIENE PASSIONE

La Scuderia Belle Epoque a Corlo di Formigine è un meraviglioso scrigno che contiene una passione fuori dal comune. E di passione Gemma Provenzano e Monica Zanetti ne hanno a quintali. Sono loro ad aver avuto la meravigliosa idea di creare un luogo per conservare e tramandare memorie, custodire le vecchie glorie della F.1, i modelli delle formule minori e le vetture Turismo, offrendo ai propri clienti, nazionali e internazionali, esperienze di guida fuori dal comune. Hanno storie diverse Gemma e Monica. La prima ha vissuto per 25 anni negli Stati Uniti, impegnata nel mondo diplomatico presso le Nazioni Unite ed è tornata in Italia a Maranello al seguito del marito Christos Vlahos, dipendente della Ferrari nel reparto Classiche. Vivendo da trenta anni al suo fianco Gemma prende passione per le auto. Quando poi per la prima volta mette piede in pista con l'amica Monica e sente il rombo del 12 cilindri aspirato della Ferrari 312T che fu di Niki Lauda capisce che è scoccata la scintilla. Diversa la storia di Monica. Maranellese doc entra alla Ferrari nel 1979 e diventa una delle prime donne a lavorare nel reparto produzione del Cavallino e ad imparare tutta la catena di montaggio di una Rossa. Nel 1987 fa parte del progetto per la realizzazione della F40, i primi 500 esemplari voluti da Enzo Ferrari e dall'ingegner Materazzi. Anche in questo caso è la prima rappresentante del gentil sesso a occuparsi di un progetto del genere con il Cavallino. I motori sono sempre stati al centro del suo mondo e continuano a dettare i ritmi della sua vita. Così ora Gemma e Monica si ritrovano a dividere questa avventura partita quasi per caso nel 2016 davanti a un bicchiere di Lambrusco, tra amici meccanici della F.1. Gemma e Monica rimangono affascinate da quei racconti e decidono di passare all'azione. Creano la struttura e l'officina della quale il capo meccanico e supervisore è Pietro Corradini che è ora affiancato da tecnici importanti come Gabriele Pagliarini e Modesto Menabue. Nel 2019 è stata la Scuderia Belle Epoque a rendere possibile il ritorno in pista di Jodi Scheckter con la Ferrari sulla quale si era laureato campione del mondo quarant'anni prima. Adesso hanno in serbo un'altra bella sorpresa per il prossimo Gp d'Italia a Monza… ●

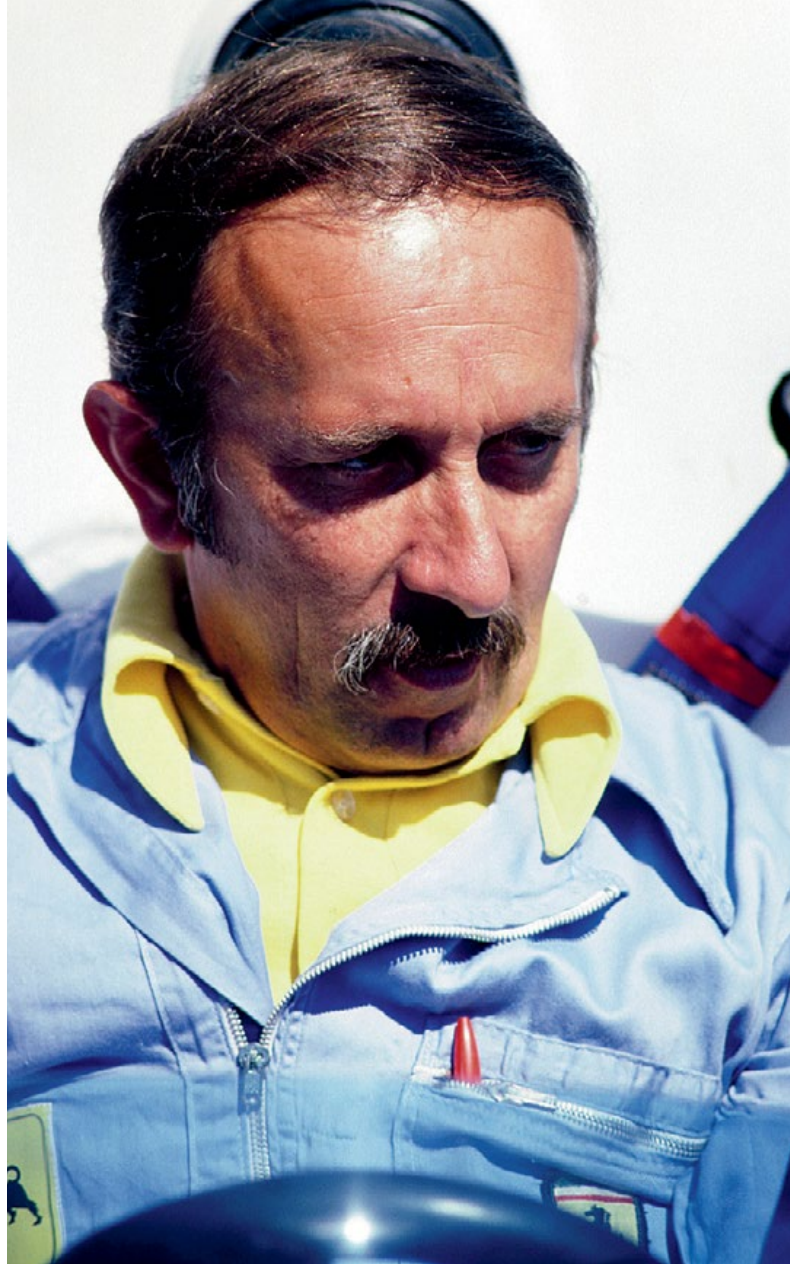
UNA NUOVA AVVENTURA SAPOR BELLE EPOQUE
A sinistra Pietro Corradini, Modesto "Moddy" Menabue, Gemma Provenzano e Monica Zanetti all'interno della Scuderia Belle Epoque che ha sede a Corlo di Formigine

Ermanno alla corte di Niki

IL RAPPORTO TRA CUOGHI E LAUDA È QUANTO DI PIÙ STRETTO, BELLO E PERMEANTE SI PUÒ IMMAGINARE TRA UN CAMPIONE E UN MECCANICO SOPRAFFINO, CHE QUI SVELA TUTTO...

di **Dario Lucchese**

SALA BAGANZA - Il capitolo Niki Lauda, nel grande libro dei ricordi di Ermanno Cuoghi, di certo è quello più importante. Una parentesi straordinaria della sua vita professionale, che ha inevitabilmente lasciato un segno molto profondo. Ma al di là del forte legame umano e lavorativo tra l'austriaco ed il meccanico emiliano, c'è molto di più. Quando Cuoghi arrivò in Ferrari, alla fine del 1971, il suo primo impegno fu nel Mondiale Sport. Proprio per questo si può affermare che, in un certo senso, Cuoghi fu il testimone privilegiato di un cambiamento di rotta. Quello che portò la Casa di Maranello a concentrare quasi totalmente il proprio impegno in Formula Uno. Alla fine per la Ferrari, nei Prototipi ci ha lavorato solamente per un paio di stagioni; nel 1972 e l'anno successivo. Un periodo di tempo comunque sufficiente ad evocare, mezzo secolo dopo, ricordi emozionanti, volti e personaggi, autentiche leggende delle corse. «*Di quegli anni ho tanti ricordi importanti. Ero stato chiamato dall'Inghilterra per lavorare con la Ferrari. All'epoca, nel Campionato del Mondo Sport Prototipi, si andava a correre con tre vetture. Era un impegno abbastanza intenso. Però anche gradevole, perché si vinceva spesso. C'era un'atmosfera molto bella. Con i piloti si era instaurato un rapporto eccezionale. Non ce n'è uno in particolare con cui si è costruito un legame diverso dagli al-*

CONNUBIO STUPENDO
Cuoghi e Lauda nel 1974 con la 312 B3 alla nascita del feeling che porterà l'austriaco a vincere due mondiali in Ferrari. Sopra, ecco Ermanno con penna Bic rossa nel taschino dell'immancabile tuta di lavoro marchiata Ferrari

tri, perché tutti erano degli amici. A ognuno di loro, noi meccanici avevamo dato un soprannome. Ronnie Peterson per esempio era il vichingo. Jacky Ickx, veniva chiamato in vari modi che lo distinguevano per la sua perenne eleganza; con lui c'era una conoscenza che risaliva a vari anni prima e proprio per questo nel '73 mi venne chiesto di seguirlo anche in qualche Gran Premio. Avevamo due squadre diverse per i Prototipi e la Formula Uno, quest'ultima sotto la responsabilità di Giulio Borsari».

- Era più impegnativo seguire l'uno o l'altro campionato?

«Nel mondiale Sport Prototipi si lavorava in modo più rilassato. Forse anche per la tipologia stessa delle gare di durata, con il cambio pilota, il rifornimento e così via dicendo. Una gestione più tranquilla. In Formula Uno già a quei tempi la tensione che si avvertiva era leggermente superiore; a partire dagli anni '80 ogni cosa è diventata poi molto più esasperata. Noi un decennio prima eravamo ancora lontani anni luce dalla telemetria ed altra roba del genere».

- C'è qualche episodio curioso e magari anche un po' divertente che ricorda, relativo ai tempi in cui lavorava con i Prototipi alla Ferrari?

«Ce ne sarebbero tante di storie. Piccole cose che oggi fanno sorridere. A Monza, nel 1972, montammo un cambio con la quinta al posto della quarta. Avevamo tre vetture nei box da gestire. Tre cambi smontati ed una sola chiave dinamometrica che volava da una macchina all'altra».

- A proposito di vetture. Quale era per lei quella più affascinante?

«Parlando dei Prototipi, c'erano sicuramente le Alfa 33 e le Matra. Ma quella in assoluto più bella per me era e rimane la Ferrari 312 PB, che dopo l'incidente mortale di Ignazio Giunti alla 1000 Km di Buenos Aires del 1971 fu ulteriormente migliorata».

- E il pilota più veloce?

«Erano tutti bravi. Mario Andretti, Carlos Pace, Tim Schenken... Ma Icxk e Peterson per me erano straordinari. Comunque per noi del team non c'era tanta differenza tra uno e l'altro. In fondo formavamo insieme una grande squadra».

- Dell'epoca del Mondiale Sport, quale vittoria ricorda con più piacere?

«È difficile rispondere. Quando vinci, tendi a di-

menticare ogni aspetto negativo e così tutto ti sembra bello. Ho un ricordo particolare legato alla Targa Florio del 1972. Andammo in Sicilia in cinque o sei meccanici. Avevamo una macchina per Merzario e Munari: il cowboy ed il gentleman assieme. Arturo era un grande battagliero. Sandro dovette completare molti chilometri a Fiorano prima della corsa perché si abituasse a quel tipo di guida. Alla fine conclusero primi».

- Il vostro lavoro, quello in Formula Uno e nei Prototipi, era molto differente?

«Per la verità era abbastanza simile. Nelle gare di durata ovviamente si diminuivano i giri del motore per avere più affidabilità. Sostanzialmente non c'erano molte differenze. Le gare del Mondiale Sport erano più impegnative dal punto di vista della preparazione. Si provava di più e si arrivava prima sui circuiti. A volte si stava fuori tre settimane di fila. Per le trasferte più lunghe come Daytona e Sebring, si rimaneva via quasi un mese. Ma anche questo aspetto del mio lavoro non mi è mai pesato. Anzi, ci sono tanti bei ricordi anche al riguardo. All'epoca si viaggiava già abbastanza in aereo, ma quando seguivamo i Prototipi fondamentalmente ci si spostava all'interno dell'Europa e allora ti muovevi in gruppo col pulmino. Con delle tappe fisse. Si partiva da Modena e ci si fermava subito a Parola, per mangiare il miglior culatello. Seguivamo l'itinerario dei buoni ristoranti che ci avevano segnalato i

VETERANO DI TUTTE LE GUERRE
Cuoghi, sopra, e la Ferrari 312 PB iridata nel 1972. Una stagione trionfale per il Cavallino nel Mondiale Prototipi

vecchi meccanici della Ferrari. E poi andavamo nei migliori hotel, come il Sant'Eustorgio vicino a Monza o il Mirabeau di Monte Carlo. Anche quando iniziai ad andare dietro alla Formula Uno, quando possibile mantenni le solite abitudini. Al primo anno andai al Gran Premio di Svezia con una Fiat 124 Familiare, dopo avere recuperato a Milano il ragazzo che lavorava per la Marelli. Anche questo aspetto era davvero bello e divertente».

- Come avvenne il passaggio alla Formula Uno?

«Semplicemente quando terminò il programma nel Campionato Mondiale Sport, i meccanici furono spostati dall'altra parte. Come già detto, iniziai a seguire Ickx perché lo conoscevo, avevo lavorato con lui anni prima e tra noi c'era un rapporto armonioso. In Formula Uno tutto divenne più professionale. Ci sono rimasto fino al 1987, con la Minardi. Poi cominciai a non avere le stesse soddisfazioni che questo lavoro mi aveva dato in passato. Con l'avvento dell'elettronica non c'era più quel dialogo che prima si aveva costantemente con piloti e ingegneri. Ho iniziato a seguire le categorie minori, in cui sentivo che potevo dare qualcosa di mio. Ho lavorato in Formula 3, allevando piloti eccezionali. Con il team Venturini ho seguito Massimiliano Angelelli, Max Papis, Richard Favero. In Spagna, nella Formula Nissan, abbiamo fatto crescere gente come Fernando Alonso, Marc Gené, Matteo Bobbi e Borja García». ●

AUTOSPRINT

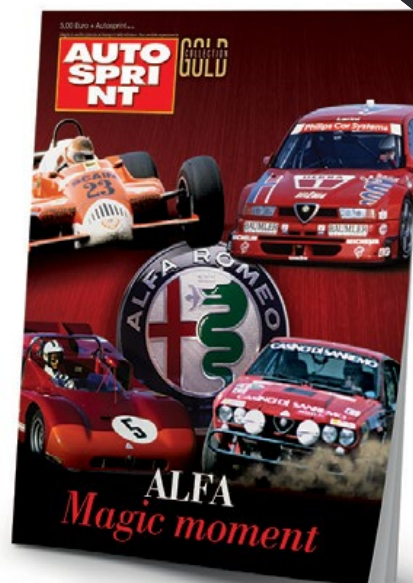
AUTOSPRINT GOLD COLLECTION

I momenti più emozionanti, i personaggi più importanti e le gare più avvincenti della storia dell'automobilismo ti aspettano **ogni mese** in edicola con Autosprint Gold Collection.

ALFA MAGIC MOMENT
È IN EDICOLA

Marzo	Effetto Imola F1
Aprile	Alboreto Ti vogliamo bene
Maggio	Lancia Delta Orgoglio Nazionale
Giugno	Speciale Porsche da Endurance
Luglio	Alfa Romeo
Agosto	Targa Florio
Settembre	60 anni di Autosprint
Ottobre	Audi Quattro
Novembre	La Ferrari di Montezemolo
Dicembre	Impronta Mondiale

Gozzi,
l'ombra del Drake

NEI GIORNI PIÙ BELLI DELLA ROSSA
Franco Gozzi sorridente con Enzo Ferrari, Clay Regazzoni e Niki Lauda, a metà Anni '70, nel momento più bello della rinascita Rossa

LUOGOTENENTE DI ENZO FERRARI, ICONA DELLA ROSSA E PER 4 DECADI ALLA CORTE DEL CAVALLINO. STRAORDINARIO RACING MAN E FASCINOSO AFFABULATORE. CI HA LASCIATO NEL 2013 MA LE SUE MEMORIE SONO ANCORA CALDE E APPASSIONATE. ECCO CHE COSA SCRISSE AUTOSPRINT NEI GIORNI DELLA SUA SCOMPARSA

di **Mario Donnini**

Se n'è andato a 81 anni, Franco Gozzi. Lieve, lasciando in chi amava ascoltarlo l'appetito affettuoso di volerlo gustare di più. Ma lui era così. Da consumato uomo di scena, conosceva tempi di pause e riprese e ogni sua uscita dal proscenio avveniva calibrata. Nel momento giusto. Quell'attimo in cui l'uditorio lo avrebbe simpaticamente rimpianto. Perché volendo poteva dare e dire tanto, ma mai troppo.

Arrivava certe sere nebbiose nella redazione di Autosprint, signorile, tranquillo, con lo sguardo sornione da cui zampillavano scintille paracule. Fingeva d'avere un motivo pratico, una questione da trattare, un qualcosa di burocratico da chiarire, ma bastava passarci due minuti e capivi che eran tutte scuse.

Aveva voglia di raccontare, lui. Cercava occhi curiosi. Domande. Un colpo di laccio, come un motoscafo pronto ad accendersi e a solcare il mare di vita che si portava addosso. Nell'anima gli bollivano rombi, energie e leggende di un mondo antico, quello di Enzo Ferrari, della Ferrari e delle corse ormai corse ma vissute da dentro.

Dallo specchio degli occhiali scuri del Drake, dalle fruscianti anticamere maranelliane, dagli intrighi, dai drammi, da tutto quel rosario di cose sapute, respirate e murate nella riservatezza di un Mito troppo grande, cose che costituivano ormai la compagnia fermentata e spumeggiante d'un sopravvissuto che sa tacere ma non per questo si vieta d'alludere, come un mimo che in un silenzio tutto suo costruisce una forma d'arte flessuosa e mai bugiarda.

Parlava e scriveva divinamente. Da luogotenente del Capo, certo. Ma anche da Richelieu e cardinal camerlengo d'un culto laico, quello per il Cavallino Rampante, vivissimo ma ormai riformato dai concilii ecumenici e d'amministrazione della modernità.

Negli anni della sua lunga militanza maranelliana era stato rispettivamente consulente editoriale, addetto stampa e responsabile delle relazioni esterne, ricoprendo anche l'incarico di direttore sportivo dal 1968 al 1970. Gozzi ricordava con orgoglio che nel periodo della sua gestione da "diesse" la Ferrari si era aggiudicata il Campionato Europeo della Montagna (1969), la Temporada Argentina (1969) e la 12 Ore di Sebring (1970), ottenendo anche, sempre nel 1970, vittorie in F.1 con Jacky Ickx e Clay Regazzoni.

Dalla fine della prima metà degli Anni '90 Franco era divenuto anche una delle firme più amate dai lettori di Autosprint, dove a lungo è stato columnist con la sua rubrica intitolata "Tunnel", capace di evocare stupendamente il fascino dell'era di Enzo Ferrari e delle corse degli anni ruggenti, da stupendo testimone e depositario.

UNA VOLTA CHIESI A DE PORTAGO PERCHÉ CORRESSE E LA SUA RISPOSTA NON SOLO MI CONVINSE MA MI LASCIÒ ADDIRITTURA A BOCCA APERTA, PERCHÈ AVEVA RAGIONE LUI...
FRANCO GOZZI

Il Gozzi-pensiero

Potevi chiedergli di tutto, a Franco Gozzi. Spesso le parole di risposta contavano fino a un certo punto. La faccia, gli occhi, la piega delle labbra. Ecco, contava quella roba lì. Però mica solo. Una volta al caffé gli sparai una domanda idiota, ché poi son sempre le migliori. *«Ma, dottore* - era laureato in giurisprudenza - *perché le piacciono le corse?» «Veh, ti rispondo con le parole che mi disse il marchese de Portago poco prima d'ammazzarsi alla 1000 Miglia. Gli chiesi la stessa cosa a lui che aveva tutto, che era nobile, bello come un dio, pieno di soldi, donne, brillante, interessante. Perché - gli dissi -, perché rischia la pelle correndo? E lui a me:* "Vedi, ragazzo, io ho una vita piena di emozioni, in ogni ora di ogni giorno. Ma le emozioni che provo in due ore di corsa valgono quelle di tre mesi della mia vita". *E aggiungo io, se non corri è lo stesso. Tu li guardi correre e ti s'attaccano addosso i sogni loro, di quelli che corrono. Capito?»*.

Non era mica buono a tutti i costi, Gozzi. Chi ha a che fare con i giornalisti per quarant'anni filati non può permetterselo. Però sapeva campare. Aveva il senso dell'altro. Sapeva riconoscere una poesia, perfino se non era scritta e camminava su due gambe. C'era una storia che quando raccontava avrebbe messo voglia d'abbracciarlo. Questa. Non tanti anni fa, a un incrocio verso Modena, Gozzi becca un rosso e si ferma. Un vecchio magrebino malmesso fa per lavargli il parabrezza e lui gli dice okay. Sul cruscotto c'è un depliant del Cavallino e il tipo gli fa: *«Li ho aiutati, a quelli, da giovane. Gran Premio del Marocco 1958 a Casablanca. Ero uno dei ragazzi che puliva a strofinava le Ferrari, per farle belle lucide prima che quel giorno Hawthorn diventasse campione del mondo di Formula 1»*. Franco mette la freccia, accosta, si ferma e passa la mattinata con l'anziano marocchino che gli racconta una delle poche gemme della storia Ferrari che gli erano sfuggite dal vivo. Non m'ha mai detto la mancia

che gli lasciò, ma credo che l'anziano lavavetri abbia guadagnato più quella mattina con Gozzi che in quel leggendario weekend col team di F.1.
Un'altra volta gli chiesi: *«Lasciamo stare il pilota più veloce, dottore. Mi dica: chi è stato l'uomo più vero che ha incontrato?»*. E lui: *«Sebring 1970. Io sono lì da direttore sportivo Ferrari. Ecco, guardo Mario Andretti. Sembra piccolo, dolce, indifeso. Un bimbo tra mille Erode. Be', non lo è. Si fa sera. Dobbiamo vincere. La Porsche è in fuga con Revson e Steve McQueen, il leggendario attore. Ci vuole un predatore per andarli a prendere. La decisione è drammatica. Andretti è fuori corsa, noi stiamo inseguendo. "Mario, sali tu". Andretti si prepara al cambio, sale in macchina tranquillo e ci mostra come si sta al mondo. Nelle tenebre il rettilineo principale si restringe a imbuto, lui sfreccia a vita persa, ci si infila preciso e rallenta meno degli altri. Pochi giri ed è in testa. Spietato, chirurgico, devastante, Mario Andretti va a vincere. Ecco cos'è un uomo vero: uno sereno e affabile, apparentemente vulnerabile, che quando serve diventa un altro e poi, finito lo show, si riaddolcisce»*.
Era diventato un'icona Ferrari, Franco Gozzi. Bene ha fatto il presidente Luca Cordero di Montezemolo a dire che con lui se ne va una figura fondamentale della storia del Cavallino.

Negli ultimi anni amava girare con un altro pezzo nobile di storia della Rossa, l'artista delle carrozzerie Sergio Scaglietti. Costituivano una coppia esilarante. Scaglietti, là per diventare centenario, fumava ancora. Gozzi nei dibattiti godeva a fare il sottotitolo, traducendo l'amico che s'esprimeva in un modenese stretto, incomprensibile, fascinosamente figlio del secolo prima. Una sera modenese, davanti a una platea gremita, arrivo all'ultima domanda e mi limito a buttare là: *«Gozzi e Scaglietti, qual è la cosa che vi ha più sorpreso nelle vostre vite?»*. Fa Gozzi: *«Sergio risponde anche per me»*. Okay, Scaglietti allora dice una cosa e Gozzi comincia a ridere. Ride, ride e non si ferma più.

SEMPRE ACCANTO A ENZO FERRARI
Un'ombra discreta, un luogotenente intelligente e fedele, un uomo ricco di stile di ironia e di autoironia: per chi l'ha conosciuto e apprezzato Franco Gozzi – sopra con Luca Cordero di Montezemolo e, in alto, con Piero Ferrari –, è stato tutto questo

Poi alla fine un po' si ricompone, prende il microfono e dice: *«La traduzione è questa: siamo stati decenni alla Ferrari, l'esempio bello dell'economia italiana nel mondo. Be', non avrei mai pensato alla fine di vedere che ci fottono i cinesi»*. E poi Gozzi ricomincia a ridere. Il faccione disteso, gli occhi umidi che non guardavano più nessuno, in fondo, ma giocosamente fissi verso un punto indefinito della sala, come se quel bilancio strano gli fosse piaciuto davvero.
Come se una frase così avesse potuto fare da chiavistello anche a una vita come la sua, che non aveva mai smesso di considerare una cosa troppo bella e troppo seria per non riderci sopra. ●

Licenziato e riassunto due volte in un giorno

di **Franco Gozzi**

Dire quarant'anni è facile, però a conti fatti è davvero un lungo periodo di tempo e voltandomi indietro mi vengono i brividi a vedere quanta roba ci sta dentro. Dei miei anni alla Ferrari ne ho passati nove, gli ultimi, con i presidenti Razelli, Fusaro, Montezemolo, e trenta rotondi con Ferrari e quando mi domandano chi era e com'era il grande Vecchio me la sono sempre cavata rispondendo che era un padrone molto esigente, definizione che provoca subito un altro quesito: *«Se era tanto esigente come mai sei rimasto tanto tempo con lui?»*. A questo non c'è risposta: se anche qualche volta per il gusto della battuta ho scherzato parafrasandomi "eroe della resistenza" ho invece sempre guardato questa lunga collaborazione come facente parte dell'ordine naturale delle cose e il segreto della sua durata sta probabilmente in una formula antica come il mondo: la simbiosi del vecchio e del nuovo, nel caso specifico una consumata, scaltra esperienza amalgamata a un soffio di verde innovazione.
Se la legge degli opposti è funzionale come dicono, credo che nel mio rapporto con Enzo Ferrari il quotidiano discutere e contrastare abbia prodotto effetti ottimali: al posto di un docile yesman gli serviva un oppositore che quantomeno lo obbligasse a ripassare taluni suoi vetusti ragionamenti e sotto questo aspetto rivendico una particina di merito.
Rose e violini, d'accordo, però con spine e stonature. Tante sere, rientrando a casa stanco e stizzito, qualche volta esasperato, confidavo a mia moglie che non sarei più tornato in ufficio, ma finivo per accettare una sua strana consolazione che ancora oggi mi fa meditare: *«Che sia dura per te lo immagino, ma pensa a lui che deve sopportare te!»*.
Ci vuole un esempio, ed ecco quello che ho scelto. Antefatto dell'antefatto. Il 17 maggio, siamo nel 1964, era morto l'industriale francese Michel Paul Cavallier, amico di Ferrari e membro del Consiglio di Amministrazione della Ferrari, e il Principale mi incaricò di andare a rappresentarlo al funerale. Avrei preferito andare a vedere il Gran Premio d'Olanda in calendario per il 24 maggio e c'era proprio l'ingegnere Forghieri in partenza con i meccanici, però se la cosa doveva essere fatta… Forghieri mi diede uno strappo sulla Peugeot ufficiale della Casa fino a Strasburgo, dove scesi con la bocca amara e il cuore svuotato vedendoli proseguire per Zandvoort e presi un treno per Nancy. I due giorni che seguirono furono movimentati. L'estin-

Caro Prost, ti mando con un poco di ritardo gli auguri del 1994, auspicando che sia per te un anno tranquillo e felice. Non hai bisogno di altro, considerando che il resto l'hai avuto tutto: la salute, l'amore, la posizione economica, la famiglia, per non parlare della carriera. Hai conquistato il successo non appena ti sei messo in mostra, nel 1980, e poi l'hai saputo cavalcare magistralmente per quattordici anni catturando l'attenzione di tutti e costringendoli, in un modo o nell'altro, a tenere gli occhi puntati su di te. Hai giostrato con sapiente regia le tue situazioni personali, mettendo a frutto in campo sportivo soprattutto due delle diverse doti naturali che possiedi: la straordinaria sensibilità nello sviluppo e nella messa a punto della vettura e il comportamento in gara, che è fra i più intelligenti mai visti e questa combinazione vincente l'hai amministrata con calcolata disinvoltura, nonostante ti siano puntualmente capitate [...] tre le classiche conting[...] carriera [...]

passare degli anni gioca sempre a favore del più giovane. Nonostante tutto, sei riuscito a difendere la posizione decorosamente, contrastando, replicando colpo su colpo, tenendo testa orgogliosamente, opponendo talento a talento e furbata a furbata, recitando per anni da protagonista o da antagonista, comunque sempre primo in palcoscenico.
Non ti è andata altrettanto bene sul terzo punto, la difficoltà numero 3, quella che contagia ogni grande campione quando, guardandosi intorno dopo avere visto tutto, cerca ansiosamente altri temi per mantenersi alla ribalta. Quando uno ha raggiunto tutti i traguardi, tutti i titoli, tutti gli obbiettivi appetibili, quando uno è già [...] quale altra motivazione [...] affermare [...] risposta [...]

to era un personaggio d'alto bordo e questo comportò una cerimonia in pompa magna nella cattedrale di Nancy, un'inumazione suggestiva nel cimitero situato accanto alla sua miniera con saluto delle sirene mentre i carrelli, le teleferiche, i sollevatori, tutto l'immenso apparato si fermava, un ricevimento ufficiale al palazzo di famiglia e uno sfarzoso banchetto secondo gli usi della regione con ostriche, caviale e champagne. Poi treno per Digione, dove trovai il lussuoso Lombardie Express per Milano, infine la tradotta per Modena. Un bel viaggio, un'esperienza interessante, ma nulla mi consolò del perduto Gran Premio d'Olanda.
Antefatto.
Anni dopo la rivista Car and Driver, la più importante testata americana di automobilismo, si era fatta avanti per un'intervista e Ferrari accettò, poi dimenticò l'impegno e quando il giornalista si presentò a Maranello non poté riceverlo. Mi dettò cinque rispostine prefabbricate incaricandomi di consegnarle e se necessario aggiungere a voce qualcosa. Il giornalista, un tale Cozza di Milano, seccato per il mancato incontro e indignato per quello squallido foglietto di risposte, mi fece altre domande velenose, tra le quali: *«Come fa lei a non compatirsi di essere il press-agent di un personaggio tanto scortese e indisponente?»*. Per dimostrare la mia fedeltà alla bandiera qualunque fosse l'incarico comandato non trovai di meglio che rievocare quel vecchio episodio, funerale Cavallier-Gran Premio d'Olanda, dando una risposta che lì per lì non valutai incauta: *«Il motivo è che alla Ferrari* – dichiarai – *la vita è varia, può spaziare da un funerale a una pista da corsa ma non importa: si resta comunque attaccati al mito»*. Proprio su questa frase il giornalista imperniò la sua vendetta, travisandone il significato in modo che suonasse "con la Ferrari si può vedere una corsa ma anche una camera ardente". E rincarò il livore anche nel titolo, giocando sulla parola hanged, che in inglese più che rendere il tipo di attaccamento al mito che io intendevo esprimere significa letteralmente impiccato.
Ed ecco il fatto. In quell'occasione Ferrari se la prese male, anzi malissimo e gli venne voglia di indagare se c'erano gli estremi per un'azione legale contro la rivista, incattivendosi ancor più con me quando gli sconsigliai un simile intervento per via che, sulla mancata intervista, noi eravamo chiaramente in difetto e nemmeno avevamo ragione sulla fatidica frase dato che si poteva confutarne la maligna interpretazione e l'uso tendenzioso, ma in sostanza quella frase l'avevo detta. Secondo me non c'era nulla da fare, ma conoscevo abbastanza Ferrari per intuire che questa era una di quelle situazioni nelle quali il suo fiero carattere non accettava di subire passivamente un tale smacco giornalistico. Infatti volle reagire, smaniò per fare qualcosa e s'intestardì con l'azione legale finché anche il suo fidatissimo avvocato personale gli dimostrò l'impotenza di agire. Allora concentrò su di me il suo bisogno di sfogarsi, scatenando la più classica delle sue campagne punitive: non mi invitò più a pranzo, mi calò nel sommerso aziendale e mi tagliò fuori dall'informazione degli aggiornamenti sportivi. Cominciò a passarmi i giornali con uno o due giorni di ritardo e a parlarmi solo per interposta persona o addirittura (questo significava il massimo dell'isolamento) mi faceva pervenire in ufficio le sue istruzioni con biglietti scritti.
Ero abituato a questa asprigna procedura che normalmente durava un po' di giorni, ma poiché stavolta si andava prolungando oltre misura decisi di rompere l'assedio, bussai una sera alla porta del suo ufficio e gli snocciolai: *«Per Car and Driver, visto che lei non può citarli ho pensato che li cito io e farei così: lei mi licenzia e io contro di loro faccio una causa di risarcimento perché mi hanno fatto perdere il posto. Smentirò di avere mai pronunciato quella malandrina frase, alla fin fine c'è la mia parola contro quella del giornalista, si può vincere. Lei cosa ne dice?»* Era la prima volta dopo tre settimane che ci guardavamo in faccia, io sapevo che le mie erano solo parole, un delirio di parole, e lo sapeva anche lui. *«Di questa partita* – rispose di getto – *ne ho già abbastanza, a meno che tu non voglia fare un secondo Mercurio d'oro»*.
Burrasca finita, chiusura dignitosa. Adesso, per non lasciare in sospeso la sibillina allusione al Mercurio d'oro fatta da Ferrari sarebbe necessario spiegare che la faccenda del Premio Industriale Mercurio d'oro fu un singolare groppo del 1963 e costituisce un record difficilmente battibile: in quella vicenda mi capitò di essere licenziato e riassunto due volte nello stesso giorno. ●

CON LO SPIRITO BELLO DI SEMPRE
Franco Gozzi si divertiva un mondo a scrivere la rubrica Tunnel per Autosprint. Per ricordarlo, tanto vale proporre una delle puntate più significative

Con As un **libro** tutto da gustare

UNA GHIOTTA OCCASIONE ESTIVA PER I LETTORI PIÙ ESIGENTI

Delle puntate del Tunnel di Franco Gozzi non esiste una greatest hits, proprio perché la qualità delle singole pagine resta alta e costante, anche se ci sono momenti narrativi che meglio di altri riescono a concentrarsi sulla figura di Enzo Ferrari. Tanto che nella prefazione alla prima edizione di questo libro il figlio Piero Ferrari ebbe a dire giustamente che i racconti di Gozzi "riescono a catturare come poche altre pagine scritte da altri lo spirito di mio padre".
Ciò è tanto vero da meritare una riproposizione in una nuova e più ricca veste editoriale, stavolta con una inedita e preziosa introduzione a cura di Italo Cucci, già Direttore di Autosprint e tra i giornalisti prediletti dal Drake. Per dare e darvi nuove emozioni sempre sulla scia di nomi e firme importanti che hanno segnato la storia dello Sport non solo del motore e anche quella del nostro e Vostro Settimanale da Corsa, che proprio in questo 2021 compie i suoi primi sessanta anni. Buona lettura, dunque! ●

Borsari

il re dei meccanici

IN UN'IPOTETICA CLASSIFICA DEI CINQUE PIÙ GRANDI MECCANICI IN TUTTA LA STORIA F.1 E NON SOLO, BORSARI STAREBBE NELLA TOP FIVE CON GIUSTIFICATISSIME SPERANZE DI VITTORIA. MA CHI L'HA DETTO CHE PER ESSERE GRANDE IN F.1 BISOGNA SAPER GUIDARE O DISEGNARE MONOPOSTO? LUI LE FACEVA VIVERE, VINCERE E ALL'OCCORRENZA RINASCERE...

SIMBOLO DOLCE E CAPACE DI UN GRANDE CICLO

Sopra, Borsari nel 1975 al fianco della Ferrari 312 T guidata dal suo pilota preferito, ovvero lo svizzero Clay Regazzoni, con quale aveva già sfiorato il mondiale nella stagione agonistica precedente

di Mario Donnini

Quando se n'è andato aveva 87 anni e tante di quelle corse negli occhi che a vederli veniva voglia di guardarci dentro, quasi fosserò oblò capaci di rispalancare un mondo antico, bello e perduto. Il suo. Fatto di Maserati e Ferrari, di Nuvolari, Fangio e Regazzoni, di Forghieri e del Drake. Giulio Borsari era nato a Montale, presso Modena, e fino al 27 marzo scorso di mestiere ha fatto Giulio Borsari, perché di capo-meccanici così c'era solo lui.

Era uno scrigno di ricordi, di trionfi, di passioni. Ma anche custode fedele di segreti, di nodi mai sciolti, di mezzi misteri avvolti in leggende metropolitane che lo vedevano ogni volta glissare, elegantemente scantonare a precisa domanda, con la quieta e discreta saggezza di chi vuol commentare la vita con la testimonianza e non la sensazione.

Quel mondiale 1970 che fu bene perdere

Dica, Borsari, è vero che il mondiale 1970, quello vinto postumo da Jochen Rindt, da Monza in poi la Ferrari fece tutto per perderlo? Su, lei non può non sapere. Se le Rosse dovevano rompersi una volta di più non c'erano mani migliori delle sue per fare il lavoretto... *«No, non mi dire così* - rispondeva -. *Io dal primo all'ultimo giorno della mia carriera ho fatto sempre e solo il mio dovere. E questo che volessi sinceramente bene al mio pilota, come è stato nel caso di Clay Regazzoni, oppure che per lui provassi solo simpatia o voglia di fargli finire la corsa sano, come è stato per quelli che ho avuto. Guarda, la Ferrari quel mondiale lo perse e avrebbe potuto vincerlo battendo un campione che non c'era più. Non è andata in questo modo e ti dico solo che penso sia un bene sia finita così».* Le stesse parole di Mauro Forghieri, sulla faccenda.
Quel mondiale si decide al Watkins Glen. Il ferrarista Ickx salta in testa e francamente il gioco pare fatto. E invece no. Si rompe il raccordo della benzina. *«No, no, momento: il raccordo si era rotto anche in prova, tanto che io stesso l'avevo aggiustato. S'era danneggiato proprio dove c'era la saldatura a 90 gradi e l'avevo riparato io stesso, tanto che montai proprio quello fatto da me, grosso, antiestetico ma in teoria del tutto sicuro. Su, non fu un autosabotaggio, ma solo una di quelle cose che possono capitare. E ricordo anche che il montepremi del Watkins Glen era il più ricco del campionato, quindi se si voleva correre per perdere c'erano altri posti più furbi per farlo».* Nient'altro.

Quel suo miracolo a Ontario 1971

Va be', poco male, allora. Il giorno dell'immenso trionfo personale di Giulio Borsari è solo rimandato e non se ne parlerà mai abbastanza. E più che un dì di gloria è la settimana intera che precede il Questor Gp a Ontario, gara non valida per il mondiale 1971 e alla quale la Ferrari prende parte con Ickx e Andretti. Morale della favola, sul nuovo tracciato il mercoledì delle libere "Piedone" picchia duro riducendo la sua 312 B un mezzo groviglio e al box del Cavallino non c'è il muletto. Bisogna fare il miracolo e ricostruire con la forza delle sole mani la Ferrari entro le 18 di sabato, per le qualificazioni, poi si vedrà. Giulio ci mette l'anima. Con i meccanici Levoni, Castelli e Chiodi si tuffa su quella Formula Uno che sembra ormai un indecifrabile capolavoro d'arte moderna e gli ridà forma e vita. Manca il piano di riscontro, ma lui con dei gessetti traccia i riferimenti essenziali della macchina, staffata sul pavimento. Poi si fa portare la monoposto di Ickx, quella ancora sana, e la prende come punto di riferimento per ricavare le quote di sospensioni, radiatore e pedaliera. Quindi si tratta di fare gli artisti col saldatore autogeno e poi rad-

drizzare e riallineare il telaio. Borsari non ha paura. Ci crede. In quel momento non è un semplice capo-meccanico, ma un rinascimentale "homo faber" in grado di dare virtù alla massa metallica informe. È un uomo di cultura alle prese col suo capolavoro. Salda, sferraglia e poi controlla col calibro e il metro. Morale: il venerdì la vettura ha ripreso forma e sta in piedi. Mancano solo radiatore, assetto, spurgo freni e carrozzeria. Roba rimandata al sabato, quando Borsari medesimo accende il motore facendo un paio d'affondi con l'acceleratore, giusto per vedere che tutto giri a dovere.
C'è bisogno di una sola regolazione in prova, per il resto va tutto bene. Andretti è 11° su 31 partecipanti. Il giorno dopo, al termine delle due manche di 100 miglia ciascuna, l'italo-americano si aggiudica il Questor Grand Prix su una Ferrari ormai più realizzata da Borsari che dal suo ideatore Forghieri. E il signore dalle mani d'oro viene premiato con la targa speciale di "Mechanic of the Race", nel giorno in cui l'uomo in cacciavite è più padrone della vittoria di quello in casco e tuta. Chapeau.

La gran delusione del Glen 1974

E poi c'è la ferita aperta. Il mondialone perso dall'amato Clay Regazzoni, quattro anni più tardi in quella domenica maledetta che poteva diventare la più bella in tutta la vita di Giulio Borsari e invece si tramuta in quella sportivamente più amara.
Siamo ancora al Watkins Glen e corre il 6 ottobre 1974 e corre pure il mondiale di F.1 per il Gp decisivo della stagione, nel quale si sfidano Clay Regazzoni su Ferrari e Emerson Fittipaldi su McLaren.
Al termine della gara uno solo sarà campione e l'altro sconfitto. Pronti-via e lo svizzero è davanti a Fittipaldi. Il più sembra fatto. E invece no. Dalla seconda curva in poi Clay non sente più la macchina. Che trova semplicemente inguidabile. Cosa è successo? Il sabato Borsari ha vissuto una vigilia insonne in quella che lui stesso amava definire la "notte dei duri ammortizzatori". Qualcuno ha sbagliato e mica di poco. Perché Clay si ferma ai box con problemi di tenuta di strada e il mondiale sfuma. Il "Baffo" la prende con filosofia e dice all'affranto e fraterno Borsari: *«Dai, Giulio, vinceremo un'altra volta»*. E l'altro, di rimando: *«No, Clay, tu il titolo non lo vinci più!»*. È forse una delle battute più note di Borsari, l'emblema di uno sconforto passionale che non mitiga la sua fredda, chirurgica analiticità: in Ferrari è ormai iniziata l'era Lauda.

Frammento prezioso d'un disegno grande

La storia meccanica del ventenne Borsari inizia in realtà nel dopoguerra con l'entrata in Maserati, dove resta fino al 1957, l'anno del glorioso mondiale titolo di Juan-Manuel Fangio. Quando ricorda quegli anni, Borsari non può fare a meno di rammentare la 1000 Miglia del 1948, con Nuvolari e Scapinelli in fuga nell'abitacolo della Ferrari 166 Sc che va in pezzi fendendo l'Italia. Giulio, 23enne, è addetto all'assistenza clienti Maserati a Modena, ma quando vede Tazio per un attimo s'abbandona: *«Fu un passaggio trionfale. Anch'io, che ero lì per la Maserati, avversaria del Cavallino, non potevo che tifare per lui, accolto in città da un tifo da stadio che univa e faceva perdere senso d'essere delle fazioni rivali»*.

In seguito, con la crisi della Maserati successiva al fantastico ma oneroso 1957, passa alla Scuderia Centro-Sud, agli ordini del vulcanico Mimmo Dei, dove vive le corse nella dimensione più umana, calda e minimalista del team privatissimo.
È solo l'anticamera del salto di qualità, che avviene nel 1962 con l'approdo alla Ferrari che è in fase di ristrutturazione e rinascita, appunto come meccanico, salvo divenire dopo due sole annate capo-meccanico per la F.1, fino al 1973. Dal 1974 al 1976 è l'angelo custode in tuta di Clay

Regazzoni, vivendo più tardi dal di dentro l'inizio della "Febbre Villeneuve". A fine carriera, nel 1982, aveva dato alle stampe un proprio libro "La Ferrari in tuta", scritto a quattro mani col grande Cesare De Agostini, pubblicato a puntate proprio su Autosprint, con la copia numero 1 regalata a Enzo Ferrari e la numero 2 all'amato Clay. Nel 1988 aveva dato vita al "Club Meccanici Anziani Formula Uno", divenendo una sorta d'ambasciatore in incognito degli anni ruggenti della Formula Uno e della Ferrari, a mille serate vissute da ospite d'onore. E amava bazzicare a Maranello la libreria di Luca Fornetti, dove certe sere nebbiose lo trovavi in mezzo a centinaia di volumi sulle corse, pronto a raccontarti una storia che nessuno aveva scritto ma lui aveva vissuto. Una delle sue ultime apparizioni pubbliche è stata lo scorso anno, tornato capo-meccanico per la Ferrari 312 T4 di Jonathan Giacobazzi, guidata prima da Arnoux a Erbé e pochi giorni dopo da Jacques Villeneuve a Fiorano, nel trentennale della scomparsa di Gilles. A Erbé aveva acceso la T4, a 85 anni, orgoglioso, buttando l'acceleratore a vita persa e mettendo i brividi a tutti. Quieto, felice, con gli occhi che facevano fatica a trattenere l'umido di una nostalgia immensa, come se tutti quei ricordi improvvisamente fossero divenuti da solidi e rombanti poeticamente liquidi e trasparenti, per vivere un ultimo hurrà, ricordando Gilles. Ciao, Giulio. ●

NOSTALGICO E ROMANTICO
Borsari a bordo della Ferrari 312 T4 nel corso di una commemorazione di Gilles Villeneuve, avvenuta negli ultimi anni della sua vita. L'espressione è quella di un uomo che sta vivendo un momento supplementare di poesia...

Bertolini tester da record

HA APPENA SVOLTO IL COLLAUDO NUMERO 500 DI UNA MONOPOSTO FERRARI GIRANDO A FIORANO SULLA 375 F1 CON LA QUALE GONZALEZ VINSE A SILVERSTONE, LA PRIMA ROSSA A VINCERE IN F.1

di Diego Fundarò

FIORANO - Andrea Bertolini è entrato in Ferrari a soli 17 anni, come addetto al montaggio nel reparto motori. Mai allora si sarebbe immaginato che, trent'anni dopo, avrebbe avuto la possibilità di collaudare la prima Formula Uno vincente della storia del Cavallino, quella 375 F1 che con Froilan Gonzalez il 14 luglio del 1951 trionfò a Silverstone, interrompendo il dominio Alfa Romeo agli albori nella F1 moderna che durava da ventisette Gran Premi. Sono passati settant'anni da allora e le vittorie della Scuderia ora sono 238, un record assoluto: numeri che hanno segnato la storia di questo sport e che sono stati celebrati proprio a Silverstone, con l'esibizione di Charles Leclerc al volante proprio della 375 F1 fresca di restauro completo e deliberata da Andrea a Fiorano qualche giorno prima, in quello che, incredibilmente, è stato il suo collaudo di una monoposto Ferrari n°500: *«Potrà sembrare impossibile da credere, ma tutto ha davvero il sapore di una favola* – racconta Berto – *Il conto*

dei miei collaudi è una cosa che tengo io, che ho iniziato a fare fin dal primo fatto nel 2001 e nessuno, oltre a me, è a conoscenza della cronologia esatta. Quando mi hanno chiamato ho chiesto subito di che macchina si trattasse e quando mi hanno detto della 375 F1 non mi sembrava vero. Questa è un'altra di quelle magie che solo a Maranello possono accadere: nessuno sapeva di questa incredibile coincidenza e tutto è avvenuto senza alcuna programmazione. Un dono che sembra essere piovuto dal cielo e che ancora oggi mi regala emozione solo a parlarne».

- Racconta della 375 F1, cosa hai provato quando di sei calato nell'abitacolo?

«Mettersi al volante di questa macchina è già di suo una grande emozione; la 375 F1 ha scritto una pagina fondamentale nella storia di Ferrari, è una autentica pietra miliare. Una volta in abitacolo ti accorgi che il freno si trova a destra, l'acceleratore al centro e la frizione a sinistra. Quindi già questo ti fa prestare attenzione a quello che fai, perché se ti sbagli invece di frenare vai a pestare sul gas! Poi trovi il cambio a sinistra, a quattro marce ma a cui ne basterebbe anche solo una, visto che con la coppia che ha il suo 12 cilindri si potrebbe tranquillamente fare tutto il circuito di Silverstone in terza, senza avere nessun problema. Altra cosa incredibile è la potenza del suo motore, che ti regala emozione anche solo accendendolo. Se si accelera la macchina va davvero forte, ma su gomme con cui non si ha aderenza e direzionalità e con freni che funzionano fino a un certo punto, se rapportati a quella potenza. Avere il motore davanti vuole anche dire vedere le ruote lontanissime e doverle gestire con un volante di legno, che ha un diametro comunque ridotto. Guidandola mi sono chiesto come facessero i piloti di allora a lanciarsi sulla Sopraelevata nell'anello di alta velocità di Monza, con velocità già di trecento orari da gestire con uno sterzo che per iniziare a lavorare deve andare oltre a un gio-

IL SAPORE DI UNA FAVOLA

Andrea Bertolini è entrato alla Ferrari a 17 anni: allora mai si sarebbe immaginato che, 30 anni più tardi, avrebbe compiuto il suo collaudo n° 500 al volante della Ferrari che settant'anni fa conquistava la prima vittoria in F.1 con Froilan Gonzalez

co di dieci gradi a destra o a sinistra. Erano davvero incredibili: guidavano senza cinture, con una seduta dritta paragonabile a quella di un muletto da magazzino, indossando solo una maglia di lana, un paio di occhiali e una cuffia di cuoio... Pensa cos'era correre alla Nordschleife o in circuiti come Reims, dove se toccavi un marciapiede venivi sbalzato fuori dall'abitacolo. Mi sono veramente reso conto di come siano cambiate le cose: oggi si va molto più forte nelle curve, ma allora i piloti facevano cose oggi impensabili, prendevano continuamente rischi enormi, era una continua sfida contro la morte. Stringendo tra le mani quel volante di legno col Cavallino al centro mi sono come sentito catapultare in quegli anni e ho realizzato come i piloti di allora fossero veramente coraggiosi ed eroici, ma anche di come per loro si trattasse solo della normalità».

- Sembra incredibile che un'auto del genere sia rispuntata dal nulla dopo tanti anni...

«La macchina è di proprietà di un collezionista che ha commissionato un restauro completo al nostro reparto Classiche; quando gli è stato chiesto se l'avesse resa disponibile per l'esibizione di Charles a Silverstone non ha esitato ad accettare. A guardarla è ancora più bella di allora, perfetta in ogni particolare e ricostruita secondo i disegni originali dell'epoca. Il suo test di collaudo a Fiorano è iniziato con un giro di controllo, dove sono stato attento un po' ad ogni cosa, cercando di cogliere qualsiasi aspetto della vettura. Ho iniziato così a sentire un mix di odore di bruciato e benzina, che messi insieme non sono proprio il massimo e mi sono detto che era meglio rientrare piano. Ho quindi segnalato ai ragazzi di controllare e loro mi hanno rassicurato che l'odore di bruciato derivava dal fatto che gli scarichi erano stati riverniciati, mentre per la benzina era normale, visto che il tappo del serbatoio era dietro le mie spalle... Mi sono così tranquillizzato ed ho fatto altri due giri, riuscendo a verificare che fosse tutto a posto e godendomi il momento. Ho poi fornito tutte le indicazioni necessarie a Charles ed in tv si è visto che non ha avuto problemi ad adattarsi alla guida della 375 F1, anzi, sembrava che l'avesse sempre usata».

HA GUIDATO QUASI TUTTE LE FERRARI F.1

Pilota ufficiale di Competizioni GT, e un percorso alla Ferrari che lo ha portato dall'essere il più giovane collaudatore delle vetture GT Ferrari stradali a quello chiamato a sviluppare tra le più vincenti GT da corsa del Cavallino Rampante, Andrea Bertolini da Sassuolo ha avuto tra le sue mani i volanti di quasi tutte le monoposto costruite a Maranello

- Hai provato quasi tutte le Formula Uno storiche del Cavallino. Questa ti ha lasciato un segno particolare?

«Ho una mia personale classifica delle monoposto Ferrari che ho guidato. La B3 di Lauda del '74 ha un posto speciale, era un'epoca dove i piloti si

divertivano davvero a guidare, sempre in controsterzo e con il cambio manuale: considero gli anni Settanta l'era dorata della F.1. La F2004 di Michael rappresenta invece la forma massima di perfezione applicata alle monoposto, figlia di innumerevoli sessioni di test di pista. In mezzo ci metto la turbo del 1987/88, la prima col cambio al volante del 1989/90, l'ultima 12 cilindri del '95 mia compagna nel primo collaudo assoluto e la F399, probabilmente la vettura della svolta che ha dato il via ai mondiali poi vinti da Schumi e Kimi. La 375 F1 rappresenta oltremodo qualcosa di davvero speciale, una dimensione diversa rispetto alle altre: ho avuto il privilegio di guidarla e in pochi avranno la possibilità di fare altrettanto, è stata un'esperienza davvero unica. Per me rappresenta una ciliegina rossissima sulla torta dei 500 collaudi e il fatto che ciò non sia stato programmato a tavolino ma che sia arrivato in modo assolutamente casuale le dà un sapore ancora più dolce».

- Grazie a Dario Benuzzi hai iniziato come collaudatore quando ancora non avevi la patente, guidando solo dentro la pista di Fiorano. Cosa ti sei portato con te di quel periodo?

«Dario è stato il mio mentore, mi ha sempre sostenuto e dimostrato una fiducia enorme, affidandomi spesso compiti importanti. Un episodio che ricorderò sempre è quando mi disse di presentarmi il giorno dopo "vestito bene", non con i soliti jeans, la polo e le scarpe comode per guidare. Così feci e la mattina seguente mi aspettava una F355, con cui sarei dovuto andare all'aeroporto di Bologna all'arrivo dei voli privati. Solo una volta arrivato mi resi conto che c'era una scorta in attesa dell'Avvocato Agnelli: era lui la persona che avrei dovuto accompagnare a Maranello. Quando arrivò volle guidare lui e mi mise subito a mio agio, chiedendomi il mio nome e se mi piacesse il mio lavoro. Io ero emozionatissimo di avere accanto a me una personalità di tale spessore e allo stesso tempo meravigliato di quanto fosse cordiale con me, senza fare pesare il suo ruolo. Fu un viaggio breve ma memorabile e arrivati a Fiorano io scesi e rimasi al mio posto, dal lato del passeggero. Lui fece altrettanto, poi girò attorno alla macchina per venirmi a salutare: ancora una volta mi stupì per la sua signorilità e il suo gesto quasi mi imbarazzò, perché lo fece davanti a tutte le persone dell'azienda che erano lì ad attenderlo. Per me fu un vero esempio di stile e rispetto verso il prossimo che ho cercato di fare mio. Questo è solo un piccolo esempio di quanto il gruppo dei vecchi collaudatori tenesse a me, dandomi anche incarichi delicati e di responsabilità. Essendo allora molto giovane non me ne rendevo bene conto, le vivevo come esperienze importanti ma senza dargli troppo peso. Solo crescendo ho realizzato di quanta considerazione ho goduto. Dario, uno degli ultimi giorni che uscimmo insieme per un collaudo, mi disse che sarei piaciuto anche al Commendatore; sul momento ne fui felice, ma solo più avanti mi resi conto che, probabilmente, quello per lui era stato l'unico modo che aveva trovato per dirmi che mi voleva bene». ●

Drake opinionista fine

IL PENSIERO DI ENZO FERRARI SUI CAMPIONI DEL MONDO DELLA ROSSA RAPPRESENTA UNO DEI PRODOTTI PIÙ CALIBRATI MAI SCATURITI DA UNA MENTE ESPERTA E ANALITICA. GUSTATEVELO...

Ma che cosa diceva Enzo Ferrari dei suoi piloti campioni del mondo con la Rossa? Le risposte a questa domanda si trovano sfogliando le pagine del libro "Piloti che gente" scritto dal Drake e che fu pubblicato dalla Conti Editore nel 1985. Dei sette piloti divenuti campioni del mondo con Ferrari ancora in vita viene tracciato un profilo molto particolare che, adesso, vi riproponiamo.

di **Enzo Ferrari**

Alberto Ascari

Alberto Ascari ha debuttato alla Mille Miglia del 1940. Un uomo e un pilota dei più singolari. Era dotato di ferma volontà, sapeva ciò che voleva, era puntiglioso: uno dei pochi, per esempio, che si preparasse atleticamente alla competizione automobilistica. Amava la famiglia, ma se ne faceva una religione tutta sua. Una volta gli chiesi la ragione per cui si dimostrava tanto severo con

ALBERTO ASCARI, PRIMO DELLA LISTA
Spetta ad Alberto Ascari nel biennio 1952-1953 a portare per primo la Ferrari alla vittoria nel campionato del mondo conduttori

i suoi figlioli, che ben sapevo quanto egli amasse. Mi rispose: *«Ogni volta che rientro da una corsa, porto loro tutto quello che penso possa farli contenti, in genere io cerco di soddisfarli in tutti i loro desideri, i loro bisogni, anche i loro capricci; ma quanto a me, preferisco trattarli con durezza: non voglio che mi amino troppo. Un giorno o l'altro potrei andarmene. Soffriranno di meno, se non me li sarò lasciati venire troppo vicini».*
Il pilota Alberto Ascari aveva uno stile preciso e deciso, ma era l'uomo che aveva bisogno di partire in testa. Ascari in testa era difficilmente superabile: oserei dire ch'era impossibile superarlo, a meno che la lotta in famiglia non forzasse il suo temperamento, come accadde a Monza nel 1953. Ascari relegato in seconda posizione o più indietro, non era il combattente che avrei desiderato di vedere in certe occasioni. Non perché disarmasse, ma perché quando doveva inseguire e doveva superare l'antagonista, evidentemente soffriva non di complesso di inferiorità, ma di un nervosismo che non gli consentiva di esprimere la sua classe. Per Ascari valeva proprio l'opposto della norma: di solito infatti il pilota che si trova in prima posizione è preoccupato di mantenerla, si può distrarre nel controllare la situazione dietro di lui, studia il proprio passo, è spesso incerto se spingere o no; Alberto si sentiva invece sicuro proprio quando faceva la lepre; in quei momenti il suo stile diventava superbo, e la sua macchina imprendibile.
Con la Ferrari diventò campione del mondo nel 1952 e nel 1953. Morì a Monza, il 26 maggio 1955, e direi che il suo incidente può essere indicato come l'incidente-tipo dello sport automobilistico: quell'evento cioè, nel quale la verità sull'accaduto rimane oscura perché l'armonia uomo-macchina viene bruscamente modificata da un improvviso e imponderabile elemento di disordine. Io vorrei chiarire, su questo tema spinoso, qualche idea per me fondamentale. Negli incidenti c'è sempre una concomitanza di cause, una molteplicità di motivazioni, e quando si passa alle loro analisi emerge che la maggior parte di esse è da attribuire agli uomini. Se noi dovessimo ricostruire la ragione determinante di tanti lutti, troveremo che alla loro origine, a parte casi eccezionali, vi sono stati una scarsa preparazione atletica, una mancanza di prontezza di riflessi, una particolare incapacità morale di affrontare quella competizione, certi errori di valutazione – per esempio delle proprie condizioni di forma in rapporto alle difficoltà del percorso – e tanti altri fattori che determinano una inefficienza fisica o psichica del pilota. La domenica precedente alla sua morte Alberto precipita in mare con la sua Lancia a Monte Carlo, riporta la frattura del setto nasale. Non tiene conto del consiglio dei medici e il lunedì riparte. Giovedì si presenta a Monza dove Castellotti sta provando la tre litri Sport. Alberto spiega che bisogna tornare al volante al più presto possibile, dopo un incidente, per evitare di pensarci sopra e di crearsi inibizione: nella pausa di mezzogiorno chiede la macchina per un paio di giri. Parte senza il suo casco, con la cravatta svolazzante. Si uccide al secondo giro, nella grande curva che era a quell'epoca quasi un rettilineo. Si dice: le fratture al setto nasale comportano tavolta delle embolie, tanto che i medici consigliano l'immobilità per una settimana. Ma c'è anche un'altra versione che pochi conoscono: parecchio tempo dopo l'incidente, qualcuno sussurrò che un manovale aveva attraversato la pista, convinto che in quell'ora di riposo e di sospensione delle prove non ci fosse pericolo. Ascari se lo era trovato davanti e aveva "piantato" la macchina per evitarlo. Pare inoltre che costui confessasse a un sacerdote questa sua responsabilità morale. La storia è andata poi sempre più confondendosi. Quale dunque la verità? Non si trovarono elemen-

ti di valutazione, né emersero testimonianze dirette, attendibili, o quantomeno sufficienti a formulare fondate ipotesi sull'accaduto. Sull'asfalto non rimasero che i segni di una violenta, improvvisa, frenata; la macchina non subì il minimo scarto durante questa frenata, ma addirittura s'impennò sulle ruote anteriori proprio come se avesse voluto evitare un ostacolo paratosi dinanzi tutto d'un colpo. Ritengo un mio imperativo dovere cercare di conoscere, di un incidente, se esso è dovuto a ragioni tecniche, cioè in una parola, alla macchina. Anche nel caso di Ascari l'indagine tecnica mi lasciò tranquillo: la macchina, nel momento critico, era in condizioni perfette. Io sento profondamente la responsabilità che mi assumo quando affido una mia macchina a un pilota.

RAPPORTI NON SEMPRE FACILI
Sopra, Alberto Ascari con Enzo Ferrari e, nell'altra pagina, Juan-Manuel Fangio, iridato nel 1956 con la Rossa ma protagonista di un rapporto tutt'altro che sereno col grande timoniere...

Juan Manuel Fangio

Parlando di grandi assi del volante, uno dei nomi che ricorre più frequentemente è quello di Manuel Fangio. Su questo grande campione si sono sentiti giudizi e opinioni discordanti non tanto sul pilota, quanto sull'uomo. Lo vidi per la prima volta nella primavera del 1949 all'autodromo di Modena. C'erano altri, altre macchine. Lo osservai per un paio di giri, finii per tenergli gli occhi addosso. Aveva uno stile insolito: era forse l'unico a uscire dalle curve senza sbarbare le balle di paglia all'esterno. Questo argentino, mi dissi, è bravo sul serio: esce sparato e resta nel bel mezzo della pista. Più tardi venne da me in scuderia. Era accompagnato da un funzionario dell'Automobile Club argentino e la conversazione fu abbastanza lunga: non proprio con lui per la verità, giacché non disse più di dieci parole. A un certo punto, infatti, cominciai a guardarlo incuriosito: era un timido, un mediocre, un furbo? Non capii. Sfuggiva al mio sguardo rispondeva a monosillabi con strana vocetta d'alluminio e lasciava che gli altri interloquissero per lui, mentre un costante, indefinibile sorrisetto strabico gli rendeva il volto impenetrabile.

In quel primo incontro conclusi su di lui due cose: che l'anno successivo sarebbe potuto diventare campione del mondo e che come uomo l'avrei conosciuto soltanto in seguito, approfondendo i rapporti. Sbagliai, in fondo, due volte: diventò campione del mondo non nel 1950, il primo anno in cui fu istituito il campionato mondiale conduttori di Formula Uno, ma due anni dopo la mia profezia; e quanto all'uomo non riuscii a individuarlo che troppo tardi. Le nostre conversazioni, in seguito, non furono più fortunate della prima: i suoi occhi continuarono a evitare i miei, le mie domande continuarono a ricevere risposte enigmatiche da quella vocetta strana, per lui parlò sempre chi di turno lo accompagnava.

Manuel Fangio è così rimasto per me, un personaggio indecifrabile. La sua statura agonistica era invece indiscutibile. Possedeva una visione della corsa decisamente superiore e un equilibrio, un'intelligenza agonistica, una sicurezza nella condotta di gara veramente singolari. Ricordo un episodio, a questo proposito, che a me sembra forse il più significativo, anche se non certo il più clamoroso, della sua carriera di campione. Nel giugno 1949 Fangio con una Ferrari che avevo ceduto all'Equipo argentino, corse il Gran Premio di Monza nell'autodromo ricostruito dall'amico Luigi Bertett. Fin dall'inizio Fangio fu in testa seguito dalle Ferrari di Ascari, Villoresi, Bonetto e Cortese. Di giro in giro accumulò un discreto vantaggio, ma verso la fine della corsa rallentò e gli inseguitori cominciarono ad avvicinarsi. Che cosa accadeva? Il meccanico Bignami, che dopo essere stato al servizio di Nuvolari e Varzi si era messo con lui, si impressionò senza comprendere e afferrò una ruota con la mazzuola di piombo accingendosi a far segno a Fangio di fermarsi per un rifornimento pretestuoso. Il bravo e compianto Bignami preferì vedere il suo uomo capitolare per cause di forza maggiore piuttosto che essere raggiunto e superato dopo aver dominato la gara. Io ero ai box: erano ancora gli anni in cui andavo alle corse. E questa manovra del Bignami non mi era sfuggita. Ma non mi era sfuggita un'altra cosa: lo sguardo fisso di Fangio sul cruscotto della vettura a ogni passaggio sul rettifilo davanti ai box. Avevo intuito: la temperatura dell'olio doveva essere salita in maniera preoccupante. Fangio temeva di sbreccare proprio nel finale e aveva così rallentato per riportare l'olio a una temperatura accettabile. Intervenni, impedì a Bignami di mettere in atto il suo proposito. Ci furono momenti di sconcerto. Ancora un giro, e finalmente Fangio riprese la sua andatura e vinse. Bignami mi guardò, sorrise e corse dal suo pilota che rientrava dal giro d'onore, levando felice le braccia. Poco dopo Fangio mi confermò: l'olio aveva raggiunto 130 gradi. Tutto fu chiaro, tranne i brontolii dei miei piloti, che giuravano che la vettura di Fangio era più veloce delle loro.

Ma Manuel Fangio dimenticò questo e altro, e il giorno che si ritirò dalle corse, dopo aver vinto cinque volte il campionato mondiale, scrisse un libro di memorie in cui un altro Fangio sarebbe affiorato. Vero è che per dire certe cose, per lanciare certe ingenue quanto temerarie accuse, si servì di una penna altrui. Era nel suo stile. Comunque io non raccolsi la provocazione: c'era chi si serviva di Fangio, dopo averlo servito, e il chiasso che sarebbe derivato da un mio in-

tervento avrebbe fatto la maggior fortuna del libro, ciò che ovviamente era nell'obbiettivo della manovra.
Nel 1956 Manuel Fangio corse per la Ferrari, nella squadra ufficiale. Era già tre volte campione del mondo. Disputò quindici gare arrivando sei volte primo, quattro volte secondo, due volte quarto e ritirandosi tre volte. La stagione lo laureò campione del mondo per la quarta volta. Ma, secondo le sue memorie, questo 1956 fu tutto un "giallo" in cui si mescolarono tradimenti, sabotaggi, inganni, macchinazioni, allo scopo di gettarlo nella polvere. L'autore di tante perfide manovre? Enzo Ferrari: cioè proprio chi lo aveva ingaggiato.
Cominciamo dalla commedia dei sabotaggi. Alla Mille Miglia Fangio arriva quarto. Ai suoi lettori si giustifica così: ho fatto la corsa con l'abitacolo della Ferrari mezzo allagato per gli spruzzi di

LA TEMPESTA E POI LA PACE
Fangio e Ferrari, sopra e nell'altra pagina, non si lasciano bene, tanto che l'argentino nella sua prima autobiografia lo attacca, ma poi dopo tanti anni tutto va a posto tra i due

pioggia che entravano attraverso due speciali fori praticati per il raffreddamento dei freni. E insinua: i tecnici della Ferrari avevano studiato apposta questi fori, non già per raffreddare i freni, ma per giocare a me un tiro malvagio. Ovvero: i tecnici della Ferrari avevano saputo che il giorno della gara sarebbe piovuto e avevano predisposto la trappola, accuratamente studiando e provando con pompe e getti d'acqua artificiali, l'esatto ingresso di acqua al posto di guida. Manca infine un particolare: quegli stessi diabolici fori non avevano impedito a Castellotti di trionfare.
Secondo atto: Gran Premio del Belgio. Fangio è in testa, ma a un tratto la macchina cede. Scopre al box che il differenziale ha subito un surriscaldamento eccessivo, come da mancanza di olio. Va sulla pista, che misura 14 chilometri, cerca le macchie d'olio perduto: la pista è asciutta, pulita! La conclusione immancabile: sabotaggio, non mi hanno messo l'olio nel ponte. Naturalmente il campione del mondo non si domanda come possa avere compiuto 21 giri in testa alla muta, a pieno regime, prima della panne, senza olio nel ponte... C'è da aggiungere, e Fangio si guarda bene dal rivelarlo nel suo libro, che gli avevamo inviato da Maranello una monoposto nuova per lui. Ma egli, nel suo delirio di sospetti, non si era fidato e aveva preteso, dopo averla provata, quella vecchia di Collins. E Collins, sulla vettura destinata a Fangio e da lui rifiutata, vinse il Gran Premio.

Terzo atto, non meno ingegnoso, a Reims. Al quarantesimo giro - tutto calcolato, come si vedrà – uno spruzzo di benzina lo investe al viso. Si ferma al box: nel tubicino del manometro di pressione del carburante si è aperto un forellino. La riparazione prende un minuto, Fangio arriva quarto in classifica. Non viene forse spontaneo pensare che l'agopuntura nel tubicino sia stata eseguita apposta, e a scadenza preordinata, sì da rivelarsi soltanto dopo metà gara, quando il recupero sarebbe stato impossibile, e calcolata in modo che lo schizzo colpisse esattamente in viso il pilota, tenendo naturalmente conto dei vortici d'aria nell'abitacolo? A Manuel Fangio viene spontaneo. Non fa meraviglia se dopo avvenimenti del genere il campione del mondo va a farsi visitare da un neurologo che lo trova affetto da neurosi reattiva dovuta a un malessere emotivo-ansioso. Ma quale sarebbe la ragione per cui Enzo Ferrari, questo Richelieu delle automobili, mira con tanta perfida astuzia a rovinare il suo miglior uomo di squadra, il campione del mondo? Fangio non ha dubbi e spiega così: Ferrari voleva anzitutto dimostrare che le sue macchine vincevano anche se al volante non sedeva un campione del mondo in secondo luogo egli desiderava che il titolo mondiale lo conquistasse Peter Collins, perché Collins significava mercato inglese, invece quello argentino era chiuso alle importazioni. Mentre trascuro di considerare le insinuazioni di sabo-

taggio machiavellico per la semplice ragione di non volermi coprire anche io di ridicolo, risponderò a Manuel Fangio sul secondo punto. Risponderò ricordando tre fatti, tre episodi. Nella medesima stagione 1956 Fangio vince il Gran Premio d'Argentina perché Musso gli cede la sua Ferrari. Al Gran Premio di Monaco, lamentandosi delle sue sospensioni, prende la Ferrari di Collins e arriva secondo. Al Gran Premio di Monza prende ancora la Ferrari di Collins che in quel momento conduce la corsa, e conquista il titolo. Musso e Collins si sono sacrificati per lui, Manuel Fangio. E ovviamente con il mio consenso. Se Collins non gli avesse dato due volte la propria vettura, sarebbe matematicamente e meritatamente divenuto lui, in quell'anno, campione del mondo. E Collins e Musso sono morti senza poter realizzare questo sogno. Ci vuole dunque tutto il suo coraggio per definirsi "reietto della Ferrari", come Manuel Fangio dice di se, dimenticando perfino il sacrificio dei suoi compagni di squadra.
Che cosa debbo concludere? Fangio è stato un grandissimo pilota afflitto da una curiosa mania di persecuzione. Non è infatti soltanto a mio riguardo che ha nutrito ogni sorta di sospetti: lui stesso racconta che in una corsa Villoresi derapò volontariamente per farsi investire dalla sua macchina, per favorire l'amico Ascari; un'altra volta accusa i meccanici dell'Alfa di non avergli fatto il pieno di carburante apposta per far vincere Farina; altre volte ancora giustifica i suoi insuccessi - al Nurburgring e a Silverstone - con il non aver ottenuto un'Alfa Romeo efficiente. Per questa mania di persecuzione, Manuel Fangio arriva infine alla farsa: narra infatti che alla vigilia del Gran Premio di Monaco 1957 gli viene recapitato in albergo un profumato biglietto da visita con la chiave della stanza di una deliziosa attrice cinematografica parigina che oggi è una diva; lui non abbocca, dorme sodo e il giorno dopo trionfa. Molto bene, sia merito al campione notoriamente integerrimo. Ma il campione non va subito a pensare che la deliziosa tentazione gli sia stata subdolamente offerta dai concorrenti in agguato? Lo pensa, lo dice, lo scrive: o meglio, secondo il suo stile, lo fa scrivere. Ora, quell'anno Fangio correva su Maserati e la sola rivale effettiva era la Ferrari. Morale: è facile immaginare chi potesse essere l'autore di una simile macchinazione in chiave pochade... Uno strano personaggio. Io ho dovuto rispondere qui alle insinuazioni del suo libro, ma l'ho fatto senza rancore, sorridendo. D'altra parte tutto ciò non mi fa ombra nel giudizio sull'uomo in macchina, sull'uomo in corsa. Credo infatti che difficilmente potremo riavere un asso capace di tanta continuità nel successo. Nei tracciati impegnativi, come al Nurburgring, la sua guida raggiungeva la perfezione. Fangio non ha mai sposato nessuna casa: conscio delle sue possibilità di pilota sempre con la vettura migliore del momento, e ci è riuscito, anteponendo il suo egoismo, legittimo e naturale, all'affetto che ha legato invece altri grandi piloti alla vita di una marca nella buona e nella cattiva sorte. Però ha sempre lottato non solo per il primo posto, ma anche per le classifiche di coda, pur di portare la macchina al traguardo.
Fangio tornò da me nel 1968. Come organizzatore della nuova Temporada argentina, per conto della YPF, Yacimentos Petroliferos Fiscales, come dire l'Agip argentina. Venne anche a farmi provare la "Torino", la macchina con la quale gli argentini tentarono di ritornare nel mondo dello sport automobilistico anche come costruttori riesumando l'entusiamo degli anni Cinquanta. La battezzarono "Torino" in omaggio a Pininfarina che ne tracciò la linea. Dopo un'amichevole colazione, mi prese da parte: *«Non sono più sposato* - mi disse - *ora le cose mi appaiono sotto un'altra luce, molto diversa da tanti anni fa»*. Anche questo è il coraggio di Fangio. Ed è un tratto di nobiltà che sono lieto di riconoscergli, oltre al-

QUELLA RITROVATA CONCORDIA
Fangio, a sinistra bardato da pilota, in anni maturi ritrova il rapporto e la cordialità di Enzo Ferrari. Qui vediamo i due, sopra, in compagnia dell'altro argentino Froilan Gonzalez, primo vincitore di un Gp iridato per la Rossa, a Silverstone 1951

la ritrovata amicizia. Da quell'epoca ci siamo rivisti. Dopo il Gran Premio di Monaco del 1981, è venuto a trovarmi a Maranello e poi è ritornato in occasione del Raid di vetture Ferrari d'epoca organizzato dall'Automobil Club Modena. Ha un figlio che, forte di tanto nome, tentò la carriera dello sport automobilistico senza successo. Vive a Buenos Aires, dopo avere superato un attacco di cuore anni fa. L'ambiente argentino gli riserva in ogni manifestazione automobilistica un ruolo proporzionato alla figura dell'insuperato cinque volte campione del mondo.

HAWTHORN IRIDATO 1958
Sopra Mike Hawthorn, iridato nel 1958. Nell'altra pagina, lo vediamo impegnato al volante della Ferrari nella gara decisiva di Casablanca, valevole quale Gp del Marocco

Mike Hawthorn

Hawthorn era venuto a Modena, su mio invito, nel 1953, accompagnato dal padre, che era suo primo tifoso, e nel quale riconobbi una persona che avevo conosciuto trent'anni prima, all'autodromo di Brookland nelle immediate vicinanze di Londra. Ricordai ch'egli si occupava di motociclette e già allora di automobili da corsa. Suo figlio, un ragazzone biondo e svagato, doveva rimanere legato alcuni anni al nome della Ferrari e con una Ferrari avrebbe appunto conquistato il massimo titolo nel 1958, vincendo un prolungato

duello con Stirling Moss, che gli fu strenuo antagonista anche nelle corse di durata con le vetture della categoria Sport.
Mike Hawthorn è stato un pilota sconcertante per le sue possibilità e la sua discontinuità. Un giovane capace di affrontare e risolvere qualunque situazione con un coraggio freddo e calcolato, con una prontezza eccezionale, ma incline anche a cadere vittima di paurosi cedimenti. Tutto sommato, era comunque un pilota che nelle giornate di vena non temeva rivali e seppe dimostrarlo in numerose occasioni. Basti ricordare il Gran Premio di Francia del 1953 dove precedette Fangio, Musso, Mieres e Kling. E che dire della sua vittoria fantastica al Tourist Trophy 1955, dove con l'unica Ferrari in gara, partito in testa, precedette all'arrivo le squadre ufficiali della Lancia e della Jaguar? Occorre aggiungere, a suo maggior merito, che la sua salute non era pari alla sua figura fisica. Ma era uno svagato intelligente e con l'intelligenza suppliva alle sue lacune.
Hawthorn diventò campione del mondo con la Ferrari nel 1958. Sei settimane dopo la conferenza stampa in cui aveva annunciato il suo definitivo ritiro, slittò sul bagnato con la sua macchina da turismo mentre stava rientrando una sera a

casa. I bene informati sostengono che avesse bevuto un bicchiere di troppo, e conoscendo le sue abitudini non mi sentirei di escluderlo. Finì contro un albero, morì sul colpo.

Phil Hill

I piloti da Gran Premio sono in genere europei, ma a partire dagli Anni Sessanta sono apparsi sulle piste del campionato del mondo anche piloti nordamericani.
Nella mia squadra ne ho avuti tre: Dan Gurney, Phil Hill e Richie Ginther, senza contare Mario Andretti che considero italiano. Phil Hill, che fu compagno di squadra di Von Trips, è stato un solido, emotivo pilota che veniva dalle vetture Sport e che in California aveva avuto una buona esperienza di meccanico. Non era l'uomo di classe eccelsa, ma era sicuro e redditizio soprattutto sui circuiti cosiddetti impegnativi, dove è richiesta una continua precisione di guida.
Questa precisione Phil Hill la sfoderava là dove la velocità è l'elemento determinante. Era un buon pilota sulle vetture Sport, perché nelle corse di lunga distanza riusciva ad armonizzare le sue innate doti di velocità con la regolarità e il rispetto della meccanica: una combinazione vincente. E di corse ne ha vinte tante. La sua carriera si compendia in dieci anni di attività con le nostre macchine, che gli procurarono il titolo mondiale nel 1961.

DA PHIL HILL A JOHN SURTEES
Dopo aver aiutato Hawthorn a vincere il mondiale 1958, tre anni dopo Phil Hill, qui nella foto insieme al direttore sportivo Romolo Tavoni, su Ferrari diventa il primo campione del mondo americano nella storia della F.1. Sopra, il Drake con John Surtees, iridato nel 1964 dopo un rocambolesco finale che lo vede prevalere in extremis

John Surtees
Sono note le mie simpatie per gli ex motociclisti, che hanno esperienza, conoscenza meccanica, pratica di velocità, senso agonistico e, non ultima, operosità di umile lavoro. John Surtees era uno di questi ex e compendiava tutte le grandi capacità che ho elencato. Di John mi piace la sua serietà: studiava la corsa e si preparava con coscienza e impegno; attento a ogni particolare, meticoloso, osservava gli avversari, le macchine, le caratteristiche della pista, sempre alla ricerca del particolare da sfruttare, del dettaglio da risolvere a proprio vantaggio. E così era anche nei confronti della sua macchina: non era mai contento perché sapeva che in meccanica c'è sempre "qualcosa d'altro" che si può scovare, in barba alla logica e al calcolo più esatto. In corsa, Big John viveva la competizione minuto per minuto. Dopo essere stato un grande campione sulle due ruote - sette volte iridato - conquistò con la Ferrari 158 il titolo mondiale nel 1964. Ebbe poi un grave incidente in Canada, ma in poco tempo ritornò sulle piste. Divorziò dalla Ferrari l'anno dopo, nel 1966, e poteva essere, con facilità, il suo secondo alloro mondiale sulle quattro ruote. Inutile ricordare come e perché si giunse a una separazione che spiacque agli sportivi, né desidero rievocare certi aspetti polemici che John assunse nei confronti del compagno di squadra Bandini, del direttore sportivo Eugenio Dragoni e dei tecnici del reparto corse. Surtees si comportò correttamente in seguito, anche se per due o tre anni non fece altro che gareggiare in pista contro sole vetture Ferrari. Diventò assemblatore, dopo avere corso con i giapponesi della Honda, la BRM e qualche volta ancora con la Ferrari. Poi negli ultimi anni, ebbe una sua squadra. Non ha mai avuto risultati di rilievo né come pilota né come titolare di scuderia. Ha avuto la lealtà di scrivermi che queste sue ultime esperienze gli ricordavano come talune mie decisioni, che a quell'epoca ritenne ingiuste, avevano invece valide motivazioni per un costruttore. Per parte mia, a conclusione di una vicenda che sollevò polemiche, voglio soltanto rammentare quanto dissi allora a conferma della mia stima per questo pilota: *«So quello che*

LAUDA E POI JODY DUE STORIE DIVERSE
Sopra, il Drake con Niki Lauda in tuta McLaren, nel momento della pace fatta, a sette anni dal divorzio del 1977, dopo due mondiali vinti insieme. Nell'altra pagina, Jody Scheckter, iridato 1979 con la 312 T4

perdo, non so invece quello che perderei se lo confermassi». E mai valutazione fu tanto soppesata, prima della decisione che ci separò.

Niki Lauda

Apparve subito un giovane serio, puntiglioso nella sua preparazione e messa a punto della vettura che gli riusciva istintiva, naturale. In gara espresse subito doti di sicurezza e determinazione. Lo paragonerei a un Collins, come stile e comportamento. In poco tempo diventò un grande, intelligente pilota: questo è fuori discussione. Con la Ferrari ha fatto molto, e tanto di più poteva fare.

Quanto al suo carattere, io non esprimo giudizi sugli uomini, posso al massimo avanzare delle opinioni perché sono convinto che nella vita non si possa giudicare un essere umano se non ci si è trovati nelle identiche condizioni nelle quali egli ha agito.

Ecco perché non ho pensato di scrivere su Niki Lauda, mentre Lauda, quando se n'è andato, ha trovato il tempo di dedicare alla Ferrari e ai suoi uomini un intero protocollo accusatorio, che il tempo ha giustiziato. Quando Scheckter vinse il tuo titolo mondiale, Lauda mi inviò un messaggio di felicitazioni, al quale risposi: *«Caro Niki, grazie del tuo telex che mi ha suggerito un'amara riflessione: se Lauda avesse ritenuto di restare alla Ferrari potrebbe già aver eguagliato il record di Fangio»*.

Nel 1979 Lauda, sorprendentemente, si ritirò dalle corse comunicando la decisione in occasione del Gp del Canada, esattamente come due anni prima aveva rinunciato a prendere la partenza anche con la Ferrari.

Ho sempre pensato che la prima rinuncia non fosse altro che una anticipata sospensione di rapporto di collaborazione, mentre la seconda mi era apparsa onesta e irrevocabile. Mi sono sbagliato: Lauda sembrò avere avvertito il richiamo all'ambiente oppure trovato nuove motivazioni. Non saprei. Fatto sta che con la McLaren tornò sulla breccia e ridiventò campione del mondo, annunciando poi il terzo ritiro che è risultato, questa volta, definitivo.

Jody Scheckter

Jody Scheckter, grintoso sudafricano di famiglia lituana, lo osservavo con interesse e simpatia da due anni, convinto che la sua esuberanza l'avrebbe portato, con l'adeguata assistenza tecnica di una squadra professionale, ai vertici mondiali.

I suoi impegni con la nascente esperienza Wolf non gli consentirono subito il passaggio alla Ferrari, così soltanto nel 1979 ha potuto correre con noi, coronando quel successo al quale lo ritenevo predestinato e dimostrandosi non soltanto un combattente audace, ma anche un razionale calcolatore di risultati intermedi. Qualità, questa, che probabilmente nessuno gli avrebbe precedentemente attribuito. Con Scheckter ho sperato che risultasse smentita la mia teoria sulla parabola dei campioni del mondo e invece anche lui non ha fatto eccezione alla regola. Chiese un giorno di parlarmi. Mi raccontò della famiglia, del secondo figlio, dei suoi interessi finanziari in Europa, del suo desiderio di sistemarsi per il futuro a Monte Carlo rinunciando alle corse, da bravo, previdente uomo di affari.

Lo confortai nella sua decisione, ricordando il tumulto dei miei sentimenti di pilota quando, nel 1931, stava per nascere il mio Dino. Scheckter, presentatosi alla Ferrari come personaggio curiosamente difficile, mi ha lasciato il ricordo di un uomo dimostratosi leale e di ottimi sentimenti. Quando lo vedo alla televisione, dove lo chiamano spesso, ascolto il suo commento e sento che la sua passione sportiva è tutt'altro che spenta. ●

Maranello in un giorno d'ordinaria malìa

ALLA RICERCA DEL SENSO PER LA PASSIONE FERRARI TRA IERI, OGGI E DOMANI. PRANZANDO A SORPRESA E IMPROVVISANDO PRESSO IL RISTORANTE CAVALLINO CON PERSONAGGI MOLTO SPECIALI, CIASCUNO RICCO DI TESTIMONIANZE D'AMORE PER LA STORIA DEL DRAKE

di Mario Donnini

MARANELLO - Idea semplice e stimolante. Il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani decide di festeggiare il mito di Enzo Ferrari in questo pigro inizio agosto e mi spedisce a Maranello con un po' di cose da fare e anche no. La mattina sto con Brenda Vernor, la celeberrima segretaria del Cavallino, a parlare del Drake, ma da ora di pranzo in poi si va a ruota libera, a sorpresa, improvvisando in piena jam session, suonando le note della leggenda Rossa esattamente come capita. Per vedere l'effetto che fa. Per capire in modo spontaneo perché, quanto e cosa resta del Commendatore e della sua immensa e sognante eredità spiriturale, di passione e di leggenda. Con Brenda passo due ore e mezzo stupende - la nostra conversazione la trovate ovviamente in questo numero, alla voce Racconti della Passione -, quindi cellulare alla mano chiamo un amico e le cose si mettono subito bene, perché rimedio un invito a un pranzo davvero particolare, in programma al Ristorante Cavallino e allora fate finta d'esserci anche voi, sulla sedia accanto, perché secondo me ne vale proprio la pena...

Di fronte a me c'è Ermanno Cuoghi, leggendario meccanico personale e preferito di Lauda negli

METTI UN GIORNO DI MEZZA ESTATE A MARANELLO SENZA IMPEGNI E COL FOGLIO BIANCO. PRENDI IN MANO UN CELLULARE, COMPONI UN NUMERO E PROVI AD ANDARE SULLE TRACCE DEL MITO DI ENZO FERRARI. TUTTO QUELLO CHE ESCE FUORI È UNA SORPRESA GRANDE, SPONTANEA E DA SOLA IN GRADO DI DIMOSTRARE QUANTO IL DRAKE SIA ANCORA VIVO TRA CHI LO AMA

anni della sua saga vincente in Ferrari, quindi il collezionista californiano Colin Bach, 65 anni, proprietario della Ferrari 312 T2 numero di telaio 031, quella che con Reutemann in Brasile 1978 vince il primo Gp con i radiali Michelin inaugurando un nuovo ciclo. Completano i quadri, Luca Fornetti, titolare di Maranello Collection, antiquario racing e collegato a un vasto e importante mercato di libri, gadget e memorabilia riguardanti la Ferrari e la F.1 in genere, più Lauro Malavolti, già ristoratore modenese, collezionista di e top level anche nella raccolta di autografi-legend legati al mondo delle corse. Il resto è talk-show spontaneo tra passato, presente e futuro, che restituisce la misura di un amore immenso, quello di ieri, oggi e domani per il Cavallino Rampante, in modulazione Enzo Ferrari.

La strana storia di Colin Bach

E qui la prima, grande sorpresa. Sentite questa: *«Piacere, mi chiamo Colin Bach e vengo da San Francisco. Ho una caratteristica piuttosto particolare. Sono uno dei più costanti e fedeli collezionisti di una monoposto di Formula Uno prodotta a Maranello dalla Ferrari del Drake. Nel senso che di solito chi acquista una F.1 Rossa la tiene, la fa usare un certo periodo di tempo, la espone, se la gode, e poi, visto il valore costantemente in aumento, la rivende, guadagnandoci mediamente molto. Io no. La mia è una storia tutta particolare, perché io sono uno degli ultimi al mondo che possiede una Ferrari F.1 avendo trattato l'acquisto direttamente col fondatore dell'azienda, quando ero soltanto un ragazzo e avevo 23 anni».*

Siamo tutti ipnotizzati dal nostro commensale. Sapevamo solo che era un collezionista Ferrari, ma a questo punto la faccenda si fa ghiotta davvero. Resto zitto, Ermanno Cuoghi prende la parola e fa: *«Io sulla sua Ferrari ci ho lavorato a lungo per dei fine settimana che non finivano mai. A questo punto sono curioso di sapere che strada abbia fatto per arrivare fino a lei...».*

A PRANZO AL CAVALLINO LE STORIE CORRONO!
Sotto, Mario Donnini al Ristorante Cavallino con Colin Bach, al centro, e l'appassionato Lauro Malavolti. In alto, Enzo Ferrari e, nell'altra pagina, la Ferrari 312 T telaio 031 dello stesso Bach, che vediamo in compagnia di Brenda Vernor

Colin Bach sorride e comincia... *«Parliamo del 1979, quindi un anno dopo che la macchina ha smesso di correre, peraltro dopo una carriera bellissima. Ebbene, sono di San Francisco, mio padre al tempo opera nel settore delle assicurazioni e non è straricco ma economicamente è messo bene, così, un bel giorno, gli chiedo per regalo una Ferrari di F.1 e lui acconsente. Allora faccio una cosa semplicissima: scrivo a Enzo Ferrari e gli chiedo di poter acquistare una 312 T2. La cosa straordinaria è che il Drake dopo pochi giorni mi risponde e mi dice che la cosa è possibile, anche se non subito. Devo cominciare a dare delle garanzie e pazientare, ma il futuro potrà anche riservarmi una grande sorpresa. Io per mesi continuo a scrivere a Enzo Ferrari e lui mi risponde, gentile, quasi paterno, possibilista. Fino a che un bel giorno il colpo di scena: il Drake mi fa sapere che la monoposto è stata smobilitata dal reparto corse e ha una disponibilità e un prezzo. Se fornisco la banca d'appoggio e concordo sulla cifra, entro pochi giorni la Ferrari 312 T2 che sogno mi verrà spedita da Maranello a San Francisco. Non credo ai miei occhi, è il momento più bello della mia vita di ragazzo, anche se so già che ne vivrò altri... L'attesa, aspettare quella Ferrari che mio padre mi sta regalando, e poi il primo momento in cui finalmente la vedrò e la potrò toccare... E poi tutto il resto... Scartarla, prepararla, rimetterla in condizione d'accendersi e poi magari farla guidare a un pilota professionista sotto i miei occhi e magari a basse velocità provarla anch'io... Col fascino particolare che si tratta di una monoposto iridata e inoltre acquistata direttamente, in condizioni perfettamente originali, dalle mani di Enzo Ferrari».*

Muti. Tutti muti, restiamo. Una roba del genere non ce la saremmo mai aspettata. Ma è solo l'inizio, perché Bach va avanti.

Ne mancava un pezzetto!

«La settimana più lunga della mia vita passa e alla fine, siamo appunto a inizio 1979, finalmente l'aereo che porta la mia Ferrari arriva e vado a vedere la mia creatura da sogno. Tutta bella impacchettata anche se con plastica trasparente e bella visibile, tanto che è bellissima, come una principessa addormentata. E allora mi assale una piccola paura... Dato che si vede che è una Ferrari di F.1, non è che qualcuno durante il viaggio ne ha portato

via un pezzo? Così, ho un presentimento. E, come spesso accade, se ti lega un rapporto speciale con una persona o un oggetto, la premonizione si rivela esatta e sensata. Perché dalla mia Ferrari 312 T2 a ben guardare manca il Cavallino Rampante posto in mezzo al volante della Momo: qualcuno vedendolo e pensando fosse la sola cosa asportabile senza fare troppo danno o spacchettando troppo il voluminoso collo, se l'è preso e lo ha portato via. Ho un tuffo al cuore e, ringraziando Enzo Ferrari, scrivo dell'accaduto e il Drake mi risponde subito, dicendo che non mi devo preoccupare, che sono cose che capitano e mi manda via posta subito un bello stemma del Cavallino per riempire il vuoto lasciato sul volante...».

Cuoghi sorride. Malavolti pure e anche Luca.

E poi? E poi? Una storia così deve andare avanti perché non può avere uno sviluppo banale.

Il primo, magico test con Bob Bondurant

«I giorni passano, godermi da ferma la mia Ferrari è già un piacere immenso, ma poi una cosa tira l'altra e, visto che le F.1 di allora sono facilmente gestibili, in quattro e quattr'otto organizziamo la messa in moto e il primo test sul circuito più vicino, ossia a Sears Point, dove per l'occasione riesco ad avere disponibile un ex pilota di F.1 ossia Bob Bondurant, già in gara nel mondiale con la Eagle di Dan Gurney, che al tempo ha quasi cinquant'anni e muore dalla voglia di provare la Ferrari di F.1 dell'era Lauda. Insomma, noi siamo pronti e Bondurant arriva all'ultimo momento, già in tuta e casco, mettendosi nell'abitacolo della mia Ferrari, facendo salire da fermo l'urlo del motore, entusiasmando tutti. Vedete, per chi non lo sapesse, la prima parte di Sears Point presenta una discesa tormentata che ricorda un po' l'attacco del vecchio Nurburgring.

QUANDO SULLA FERRARI SI MANGIAVA LA PASTA
Sopra, i meccanici pranzano sulla Ferrari di F.1. In alto, Lauda in lotta con Andretti a Zandvoort 1977, il Gp del dubbio sull'utilizzo o meno in gara del telaio 013 della 312 T2

Ed è proprio lì che sto con la mia crew per gustare il primo passaggio di Bob Bondurant al volante della mia Ferrari, che quando arriva sembra annunciata da una specie di tuono, tanto il motore dodici cilindri piatto sta ruggendo. Sono emozionatissimo, mi viene quasi da piangere, ma non so che il bello deve ancora venire, perché proprio in quel momento Bondurant perde completamemnte il controllo della mia monoposto e si esibisce in due testacoda a trecentosessanta gradi, che miracolosamente non toccano alcuna barriera, restituendomi la Ferrari esattamente come mamma, anzi, papà Drake l'ha fatta...».

Voglia di Andretti per questa 312 T2

Si tira tutti un sospiro di sollievo, mentre Colin Bach prosegue: *«Quella è solo la prima volta, poi seguiranno tanti, tantissimi momenti vissuti insieme alla mia meravigliosa Ferrari, in quarantadue anni di felice convivenza. Sto bene economicamente ma non sono uno di quelli esageratamente ricchi, ci tengo a puntualizzarlo. E per me questa 312 T2 è una specie di seconda compagna, ormai le voglio bene come fosse una di casa perché mi ha accompagnato in tutti i momenti della mia vita come una costante fatta di fascino e passione che non è possibile mutare, ma solo aumentare. Per esempio a volte l'ho guidata pure io, ma penso che una monoposto del genere debba ospitare nell'abitacolo solo piloti e campioni in grado di farla esprimere e di rappresentare a loro volta dei degni cavalieri di una dama così nobile. Tanto che posso dire con orgoglio che a Laguna Seca l'ha guidata pure Phil Hill, il primo campione del mondo statunitense di F.1, e so anche anche Mario Andretti sarebbe molto felice di provarla. Intanto pochi anni fa ho avuto una grande soddisfazione, perché è stata invitata a girare al Fuji e l'ha fatto nel giorno della commemorazione dei giapponesi al gran rifiuto di Lauda, ovvero al Gp edizione 1976, quello immortalato dal film* "Rush" *di Ron Howard. E in ogni caso adesso resta quest'altra bella chance di farci salire anche Mario Andretti, sempre felice di saggiare una Rossa e poi con una T2 ancora di più».*

Altroché - aggiungo io -, Mario subito dopo il Gp d'Italia 1977, quando con la Lotus batté proprio

LAUDA E CUOGHI RAPPORTO INFINITO
Sopra, Niki e il fedelissimo Cuoghi ai tempi d'oro della T2 e, in alto, l'austriaco torna nell'abitacolo per una rimpatriata. Sopra a sinistra, lo stesso Lauda quando era il numero uno del Circus grazie anche al capolavoro semovente di Mauro Forghieri

la sua Ferrari, andò in macchina a Maranello per accordarsi in gran segreto con Enzo Ferrari per la stagione 1978. Avevano già stabilito tutto, comprese le spese di trasferta e la divisione dei premi gara, tanto che quando "Piedone" ripartì da Maranello mancava solo la firma, che sarebbe arrivata a giorni. Ma Colin Chapman si mise in mezzo e tutto sfumò nel giro di poche ore. Mario mi ha sempre detto che questa cosa gli consegnò il mondiale 1978, che poi appunto vinse con la Lotus, ma magari, se si fosse accordato con la Rossa, ne avrebbe vinti un paio, chissà. Di certo quella 312 T2 è sempre stata un sogno proibito per Mario che per un motivo o per l'altro non è mai riuscito a gustarla... *«E io sono qui* - chiosa Colin Bach - *pronto a farlo salire, anche perché, oltre a stimare tanto Mario, sono certissimo che pure Enzo Ferrari approverebbe: in fondo vedere Mario Andretti al volante della T2 era soprattutto un sogno prima di tutto suo!».*

UNA VETTURA GLORIOSA

Ecco la Ferrari 312 T2 telaio 031 condotta alla Parabolica di Monza da Niki Lauda nel 1977 sulla strada per vincere il campionato del mondo e poi lasciare per sempre la Rossa

L'apprezzamento di Cuoghi

Ermanno Cuoghi nella vita, una vita per le corse, ne ha viste di ogni e sorride ai racconti di Bach, poi dice: *«La Ferrari 312 T2 è una gran macchina, una delle F.1 più belle e competitive di un'era meravigliosa della F.1. Io la conosco in ogni vite, da qualsiasi angolo, potrei lavorarci tuttora a occhi chiusi. Non ha più nessun segreto per me, così come conoscevo e apprezzavo l'uomo che più di tutti l'ha condotta alla vittoria, Niki. Si tratta, quella di Lauda e della T2, di una delle combinazioni più micidiali e vincenti nella storia delle corse, binomio che neppure il terribile rogo del Nurburging è riuscito a spezzare».*

Bach ascolta felice, però ha qualcosa che lo rode, un tarlo che finalmente manifesta: *«Ora c'è una specia di mistero che sta al centro dei miei pensieri. Il mio è lo chassis 031 che nel 1977 corre con Lauda e nelle prime due gare del 1978 con Reutemann al volante. Di certo con Niki ha vinto in Germania 1977 e con Reutemann in Brasile 1978, ma i dubbi vengono a proposito del 1977, ossia del Gp d'Olanda, perché quasi tutte le fonti consultate dicono che l'austriaco abbia vinto quella corsa con la mia vettura, ma ce n'è una che invece riporta che guidava lo chassis 030. Cuoghi, io le chiedo se lei sa qualcosa, se è in grado di ricordare quale telaio potesse avere Niki a Zandvoort 1977...».*

Ermanno guarda nel vuoto, sorride come per scusarsi e spiega: *«La notizia poco bella è che io non lo so, perché non toccava a me sapere queste cose, mentre la notizia brutta è che secondo me per certo non lo sa nessuno... Perché in quei tempi si poteva scegliere da un momento all'altro di correre con un telaio o l'altro, era tutto libero e non bisognava dichiararlo a nessuno... Lo stesso Forghieri era uno che guardava sempre avanti e che a queste cose non faceva troppo caso. Quello che lei vuole sciogliere, è un enigma che resterà per sempre un mistero. Quella Ferrari come squadra era seria, gerarchica, organizzata e strutturata alla grande, ma in queste cose non si comportava con troppo rigore».*

Il ragionamento collegato al presente

Aggiungo: certo che parlare in modo così vivo e appassionato del passato distante quasi mezzo secolo fa un po' trasalire, perché in realtà il pathos dovrebbe riguardare soprattutto il presente... *«Il presenta* - commenta il californiano Bach -

è senz'altro bellissimo, in F.1, ma il passato lo è di più perché è circondato dall'aura del mito di gare, campioni e macchine specialissime e soprattutto dalla grandezza di Enzo Ferrari. Quanto alla F.1 di adesso, mi viene da sostenere che complessivamente il migliore è Hamilton, mentre tra i nuovo è ok Norris e già sostenendo questo mi sembra di aver detto quasi tutto di quello che c'è da dire...». Gli fa eco Ermanno Cuoghi, sempre in inglese perché lui, dopo aver cominciato alla Stanguellini, emigrò a inizio Anni '60 proprio in Gran Bretagna, alla corte della Scirocco F.1 e soprattutto della meravigliosa squadra di John Wyer, tra Ford, Mirage e Porsche: *«Sa qual è uno dei segreti della grandezza di Hamilton? Il fatto che per anni è stato consigliato, allevato e migliorato dai consigli di Niki. L'Hamilton della Mercedes turboibrida, fateci caso, è molto più efficace, conservativo e razionale di quello ancora acerbo della prima era alla McLaren, perché Niki è riuscito a imprimergli una svolta mentale potente e caratterizzante. Io so benissimo come ragionava il Niki degli anni d'oro e lo rivedo molto nell'ultimo Hamilton, per cui sento di non sbagliare, nel sostenere questo. Quanto a Leclerc e alla Ferrari, dico che adesso le cose sono migliori di prima, dell'anno della grande crisi, ossia il 2020, anche se Charles, che è ottimo come prestazione pura, deve forse ancora migliorare e affinare qualcosa nella gestione gara. Io scommetto che se a Silverstone 2021 ci fosse stato Hamilton in fuga con la Ferrari e Leclerc all'inseguimento a bordo della Mercedes, Lewis avrebbe vinto con la Rossa, perché corre con la testa e i consigli di Niki».* Sorridiamo. Perché il ragionamento di Ermanno fila. E comunque è abbastanza intelligente e romantico da calzare a pennello alla realtà, che lo vuole ancora perdutamente e sportivamente innamorato e fedele al suo pilota di sempre, Niki Lauda, e alla Ferrari del Drake.

CUOGHI, MECCANICO LEGGENDARIO

Sopra, Ermanno Cuoghi al Ristorante Cavallino nel corso del pranzo raccontato in queste pagine. Sopra a destra, Forghieri a colloquio con Lauda nel weekend del Gp di Germania 1977 vinto dall'austriaco proprio al volante della Ferrari con telaio 031. A destra, lo stesso Cuoghi nei magic moments dell'era Lauda. In basso, Hunt scherza con Niki calatosi a sorpresa nell'abitacolo della sua T2: cose che adesso non capiterebbero mai, tra rivali...

Maranello e la F.1 d'oggi

Continua il tema Luca Fornetti, di Maranello Collection: *«La verità è che adesso la F.1 è tutta divisa tra Hamilton e Verstappen, mentre la Ferrari, al di là della prodezza di Silverstone, è ancora in una*

fase di ripresa, di crescita e di assestamento verso l'alto. Come sapete, Maranello è uno dei pochi posti al mondo in cui i Gp si vedono al cinema, tutti insieme, e io gustandoli lì ho visto il tifo alle stelle, per esempio, quando Hamilton è andato dritto al restart di Baku o quando Verstappen riesce a superarlo. La verità è che ora il tifo ferrarista è passato provvisoriamente a Verstappen, nella speranza che batta Hamilton».

Gli fa eco suo figlio Matteo, che nel frattempo si è affiancato a noi della tavolata, mentre Lauro Malavolti ascolta e sorride, restando silente: *«La verità è che dal punto di vista del turismo, Maranello ha rivisto un po' di movimento perché si sono riaperte le frontiere, sennò c'era una calma piatta impressionante. Sì, la passione c'è ancora tutta e diciamo che cova sotto la cenere, ma ha bisogno di essere ravvivata per bene. Non basta un giorno sì o un secondo posto, secondo me ci vorrebbe una sequenza di risultati davvero buoni e bisognerebbe tornare a vincere con un minimo di regolarità. Ecco, questo cambierebbe di tanto le cose sotto ogni punto di vista. Sportivo e anche, diciamo così, turistico e commerciale, a livello locale. Speriamo bene!».*

Suo padre Luca aggiunge una cosa molto interessante: *«C'è una cosa, comunque, che voglio sottolineare, perché proprio al cinema a Maranello, mentre gusto i Gran Premi in diretta, vedo una realtà che mi sorprende e mi conforta allo stesso tempo, ossia tanti giovani e giovanissimi entusiasti per la F.1. È una cosa peraltro non molto comune, in giro, in Italia e nel mondo, e spero tanto che sia il primo segnale di un possibile nuovo feeling generazionale tra i ragazzi di oggi e il mondo delle corse, perché si avverte tanto bisogno di ricambio, anche a livello di passione della gente, per la Rossa e anche per il Motorsport in generale».*

Cuoghi dice la sua: *«Tornando alle piste, sulle prime Leclerc non mi piaceva granché, mi sembrava troppo perfettino, invece col tempo trovo in lui delle belle caratteristiche, come la classe di guida e una determinazione immensa: insomma, il ragazzo comincia a piacermi... Anche se la Ferrari di Enzo Ferrari e Niki Lauda per me - e non solo per me -, restano un'altra cosa».*

Ricevuti da Forghieri

Due foto di rito, due ultime battute e poi ci salutiamo, anche se c'è ancora una sorpresa dietro l'angolo. Il collezionista Colin Bach mi fa: *«Ho un appuntamento a casa di Mauro Forghieri, tra un'ora. Lei mi accompagnerebbe?».*

Be', si può fare, perché no, così finiamo alla grande questa giornata.

E difatti poco dopo siamo davanti al cancello della grande villa rinascimentale dell'ingegnere, oltre i quale ci aspetta il sorriso gentile e un po' sornione del medesimo, il quale saluta in inglese il collezionista e poi mi fa in italiano: *«che bello ricevere la visita di un amico e di un rompicoglioni: tra un po' parlando con voi di sicuro capirò chi è l'amico!».* Rido a crepapelle e mi preparo ad ascoltare e basta.

Colin Bach ancora una volta ha una sorpresa pronta: *«Guardi, ingegnere, le ho portato una foto tratta da set del film glorioso "Gran Prix" di John Frankenheimer: c'è lei al fianco della Ferrari-Manetta guidata da Antonio Sabato!».* Forghieri guarda l'immagine e sorride: *«È proprio il mio debutto nel mondo del cinema! Cavolo, avevo appena trentuno anni, a quell'epoca, ed ero, se non bellissimo, questo non spetta a me dirlo, di certo molto, molto magro».*

Bach già che c'è allunga un'altra immagine e questa è ancora più meravigliosa della prima, perché ritrae la crew dei meccanici Ferrari che pranza ai box usando la sua 312 T2 come tavolo da pranzo.

Forghieri stavolta ride: *«Eh, sì, confesso che capitava spesso di vedere i meccanici spararsi un piatto di pastasciutta appoggiati sulle fiancate della T2 che poco dopo avrebbe vinto il Gran Premio. La*

PRIMA VITTORIA CON LE MICHELIN

Sopra, Reutemann in trionfo dopo il successo con la mitica Ferrari 312 T2 telaio 031 in Brasile 1978, primo successo della storia delle gomme radiali in F.1. In alto, Lole nelle prime fasi se la vede con le Lotus 78 di Peterson e Andretti

BACH RICEVUTO DA FORGHIERI
Capita anche questo: l'ingegner Forghieri riceve a casa sua il collezionista Bach in compagnia del nostro giornalista, in mise estiva, rivivendo i fasti della T2. In basso, in tecnico modenese a colloquio con Niki Lauda e, a destra, Enzo Ferrari, l'uomo al quale sono state scritte e dedicate queste e infinite altre pagine...

verità è che io non gliel'ho mai impedito, perché... Come avrei potuto? Gli volevo bene, ai miei ragazzi, e anche il vecchio Ferrari gliene voleva. Davano tutto per noi e qualche bel momento di relax se lo meritavano, durante il weekend di gara».

Il collezionista Bach ovviamente ha due quesiti da porre all'ingegnere. Il primo riguarda il telaio usato da Lauda in quel famoso Gp d'Olanda 1977 e, come aveva previsto Cuoghi, la risposta è picche: *«Non lo ricordo e penso di non averlo mai saputo. Non ho mai avuto troppa dimestichezza coi numeri di telaio e la loro rotazione e circolazione. Io controllavo se la machina era a posto: se non lo era, ne sceglievo un'altra che lo era, ma tutto qui. Segnarsi il telaio preciso prescelto in una singola gara non spettava a me né, penso, a nessun altro».*

Pazienza, resterà un mistero. Poi lo stesso Bach sottopone a Forghieri tre preventivi per la revisione del motore e per un tagliando completo della sua preziosa T2 e le cifre vanno di poco sotto o di poco sopra, a seconda della proposta e dell'azienda collegata, alla bella cifretta di 200mila euro tondi tondi.

Infine, già che c'è, una domandina la fa l'ingegnere al collezionista e bella precisa, cioè questa: *«Ma senta, quanto varrà più o meno al giorno d'oggi la sua Ferrari 312 T2?».* Bach sorride e tace, con un garbo simile alla Gioconda di Leonardo da Vinci, allora aggiungo io qualcosa: *«Ingegnere, siamo tra i sei e i sette milioni di dollari, ma anche sette virgola cinque...».* Forghieri fa una faccia tra il preoccupato e lo sbalordito: *«Cavolo, la venda!».* Ribatte Bach: *«Non lo so. Per me la mia T2 è una di casa, una di famiglia, anche se ho un figlio e una figlia che non si interessano alle corse. Comunque, ingegnere, i prototipi che ha disegnato lei valgono quattro, cinque volte la mia F.1. Una sua P4 ora girerebbe a 40-50 milioni di dollari...».*

Pensi, ingegnere, butto là, se come tfr dal Commendatore lei avesse preso una P4... *«Non mi ci far pensare* - chiosa Forghieri - *sennò mi vien freddo. Che strano posto, il presente. Come cambiano le cose... Eppure resto convinto di un principio base: la differenza tra la Ferrari di Enzo Ferrari e quella di ora è che noi vivevamo crisi tecniche senza mai avere problemi di leadership, mentre negli ultimi anni è stato esattamente il contrario. Anche questo spiega l'importanza, il fascino e l'autorevolezza di ciò che ha saputo rappresentare per me, per noi tutti e anche per le generazioni future, Enzo Ferrari».*

Chiosa e chiusa migliore non avrebbe potuto esserci, per questo viaggio nella Maranello di oggi che guarda avanti mai dimenticando il Drake. ●

Brenda the woman in Red

A CASA DI LADY VERNOR, UNA DELLE FIGURE PIÙ AFFASCINANTI E RICCHE DI STORIE E ANEDDOTI DELL'AUTOMOBILISMO NEI RUGGENTI ANNI DEL DRAKE. SEGRETARIA PARTICOLARE DI ENZO FERRARI, RESTA CUSTODE FEDELE DEI SUOI SEGRETI MA ANCHE SPASSOSISSIMA NARRATRICE DEI MOMENTI PIÙ BELLI, CALDI E VERI DI UN'EPOCA STREPITOSA QUANTO IRRIPETIBILE

di **Mario Donnini**

METTI UNA MATTINATA A CASA DI BRENDA VERNOR, UNA DELLE ULTIME LEGGENDE DELLA F.1. SEGRETARIA PARTICOLARE DI ENZO FERRARI E SORELLA, QUASI MAMMA E GRANDE AMICA DI TUTTI I PILOTI DEL CAVALLINO RAMPANTE NEI RUGGENTISSIMI ANNI '70 E '80. PER QUESTO SENTIRLA RACCONTARE LA STORIA DELLA SUA VITA È COME SFOGLIARE UN ALBUM DI FAMIGLIA CHE SENTIAMO TUTTI DOLCEMENTE NOSTRO

MARANELLO - Brenda Vernor una Signora e pure una Leggenda, anzi, è una Signora Leggenda. Unione di ruoli, sensibilità e casi della vita. Britannica d'origine e aplomb ma ormai anche tanto italiana, orgogliosa cittadina di Maranello, segretaria particolare di Enzo Ferrari, donna del grande Mike Parkes, il pilota ingegnere secondo al Gp d'Italia 1966 con la Rossa a scortare Scarfiotti, nonché mamma ideale e adottiva di gran parte dei piloti approdati a Maranello da fine Anni '70 e per tutti gli anni '80.

Lei, ormai, è custode della memoria, discreta e preziosa testimone ricca di stile e humour, il tutto permeato da valori forti, caldi, importanti. Niente arsenico e vecchi merletti, ma solo passione, culto dei rapporti umani, piacere di dividere momenti di vita con personaggi che hanno fatto la storia delle corse e della sua stessa vita. E tanto cuore.

Il cuore che la avvicinò a Mike Parkes, il cuore che non ha mai smesso di battere per la Ferrari, il cuore che l'ha tenuta e la tiene per decenni lontana dalla natìa Inghilterra, perché l'Italia gli ha sempre offerto tanto e lei l'ha preso a piene mani. Impegnandosi giorno e notte, diventando un punto di riferimento per la Ferrari del Drake, prendendo tutto sul serio senza mai prendersi troppo sul serio.

Così questa non è mica un'intervista ma una mattinata passata nel salotto di Brenda, vissuta come amica e personaggio affascinante. A chiacchierare, a udire i suoi racconti, ad annotare esperienze uniche e aneddoti che valgono come tesori di vita, perché giocosi e allo stesso tempo rivelatori.

- Brenda, comincio dal futuro. Quando la pandemia sarà finita, quale sarà la prima cosa che vorrai tornare a fare?

«Tornare a Pebble Beach, in California, a gustarmi il concorso per eleganza per auto che in ogni edizione vede confrontarsi gli stili di macchine meravigliose. Da tantissimi anni sono una presenza fissa e voglio assolutamente riprendere questa bella consuetudine per ritrovare i vecchi amici, tra questi Derek Bell».

- Quale ritieni la Ferrari più bella di tutte?

«La 275 Gtb4. Una volta ne aveva una il mio Mike Parkes ed è arrivato guidandola, lasciandomi di stucco, ammirata. Sai, era un tester sopraffino, lui, un grande collaudatore. Una macchina come questa la guidava con le ginocchia, mentre con le mani prendeva appunti».

- Brenda, dove e come comincia tutto?

«Sono nata in Gran Bretagna, nel Surrey, il 15 agosto

UN GRANDE PERSONAGGIO ORMAI NELLA LEGGENDA

Sopra, Brenda accanto alla Tyrrell 007 appartenente alla collezione personale dell'amico Jody Scheckter. Sotto, l'amato Mike Parkes e, a destra, Brenda Vernor a casa sua, nel corso di questa intervista

MIKE PARKES, IL SUO GRANDE AMORE
Sopra, Mike Parkes in azione con la Ferrari. La carriera del brillante pilota-ingegnere in F.1 finì a seguito di un terribile incidente a Spa 1967, dopo del quale il pilota trascorse due anni in ospedale, salvo tornare alle corse nell'endurance con Filipinetti

1933. Una regione molto verde, di cui mi mancano terribilmente i fish and chips. Mio padre era irlandese del Nord, dell'Ulster, e da lui ho ripreso il fatto che so essere molto ostinata, quando voglio. Avevo tre fratelli, tutti più grandi di me, e purtroppo non sono più in vita. In Italia arrivo a inizio Anni '60, prima a Perugia, ma trovo l'inverno in quella città assolutamente terribile, tanto è freddo e glaciale, così cambio posto a vado verso nord. Addirittura i primi tempi in veste di baby-sitter a Bologna, per diciotto mesi, per poi approdare quindi a Modena in veste di prof d'inglese ed è qui che conosco tra i miei alunni il 16enne Piero Ferrari. Diciamo che è il mio primo casuale link col mito del Cavallino Rampante».

- Il collegamento vero, stringente, irresistibile, però, è l'amore che lega te a Mike Parkes. E ogni grande storia ha un inizio improbabile. Qual è il tuo, anzi, il vostro?

«Semplice. Mike mi telefona, si presenta e dice che sta cercando una persona lingua madre inglese che parli bene l'italiano per sbrigare la sua corrispondenza. Però aggiunge che è molto impegnato e che potrà vedermi solo di sera. Okay. Da qui altre conseguenze, perché Mike vive nella stessa palazzina in cui abita Piero Ferrari e sua madre Lina, tanto che capita spesso che il pilota sia a cena da loro e a una certa ora arriva sempre Enzo Ferrari, per dare un saluto. E io, trovandomi spesso lì per il mio nuovo lavoro part-time, finisco per conoscere e familiarizzare con tutti, pur se in modo sobrio e discreto».

- Come descriverebbe la sua storia con Mike?

«Ci siamo voluti molto bene, io a modo mio e lui a modo suo. Era un uomo molto affascinante e non facile, per così dire. Tra noi non è stato un colpo di fulmine. Lui aveva tante donne e all'inizio io ero una specie di segretaria, una factotum: le altre si divertivano e io lavoravo. Sì, ne aveva altre, molte altre e le portava con un bimotore in Sardegna, mentre io sgobbavo per lui... Poi, dopo sei mesi, le cose sono andate come speravo, la nostra liason è iniziata davvero ed è cresciuta, anche se lui è sempre stato un po' un birichino, ma è stata una gran bella storia, quella tra noi. Bellissima. Avevamo due labrador, eravamo felici».

- Poi?

«Poi è arrivato l'incidente di Spa 1967 e Mike ha sofferto tanto, tantissimo. Due anni di ospedale. Lui non aveva il fisico piccolo, da fantino, era un metro e novantatré, col 44 di piede e un crash così terribile non poteva che avere conseguenze devastanti. Tanto dolore, sofferenze indicibili, due anni d'ospedale e l'addio alla carriera in monoposto. Come un purosangue che non può più gareggiare perché ha spezzato gli arti. Per lui fu durissima, ma era comunque

ingegnere, valente collaudatore e ancora un buon pilota nelle gare di durata, con la Scuderia Filipinetti, anche se niente fu facile, dopo Spa».

- Col tempo Mike diviene ingegnere e dipendente Lancia, alla corte di Cesare Fiorio. Poi, un brutto giorno... Brenda, ne parliamo solo se vuoi, se ti va di condividere sentimenti e ricordi, sennò no. Fai finta che non ti abbia chiesto nulla.

«No, ne parlo. Ci conosciamo e so che quello che sto per dire fa parte della mia storia ma anche di quella di tanti appassionati che amavano Mike e penso sia giusto condividerla. Era il 28 agosto 1977 e, stranamente, diluviava. Lui decide di partire da Modena per Torino dove lavorava e io gli dico di non farlo, di aspettare, perché il tempo è proibitivo, ma lui non intende ragione, sente che deve andare. Ci salutiamo come tante altre volte, ma poi accade una cosa strana. Sento suonare il campanello. È Mike, con degli occhi dolcissimi e un'espressione molto intensa. Mi dice: "Sono tornato per salutare Federica e Whisky". *I nostri labrador. Carezza Whisky e poi si ferma un attimo in più con Federica, guardandola negli occhi per dirle:* "Fede, ti prego, abbi cura di Brenda". *E poi se ne va, chiudendo la porta con delicatezza. Io non l'ho visto mai più. Passano le ore e non si sa nulla. Allora di prima mattina mi attacco al telefono, ma in Lancia nessuno vuole parlarmi, nes-*

SEGRETARIA DI ENZO FERRARI E PURE DI PIERO
Oltre ad essere segretaria di Enzo Ferrari per lungo tempo, Brenda Vernor nel 1986 lo è stata anche per il figlio Piero

suno ha cuore di dirmi quello che è successo. Fino a che uno butta là: "Signora, Mike è andato". Come, è andato? Andato dove, di preciso?! Ma lui intende "He is gone", è spirato, ma non potevo, forse non volevo capire... Alla fine la sola che ha il coraggio di confermarmi ciò che è successo, è la moglie di Walter Donà, il pilota. Io e Mike eravamo stati insieme quindici anni».

- Non so che dire, scusa.

«Tranquillo, so io che dire. Sai, penso che a volte nella vita accade ciò che è destino che debba accadere. Mike è finito sotto un camion mentre era alla guida di una Lancia Beta Coupé con guida a sinistra, che guidava per caso, perché la sua beta Coupé, quella con guida a destra, l'aveva lasciata per una volta a Torino. Sono certa che con la macchina dotata di posto di guida all'inglese si sarebbe salvato, perché a destra la macchina incidentata non aveva danni...».

- Qual è il primo raggio di luce nella tua vita, dopo tutto questo?

«Arriva presto, dopo non tanti mesi. Una sera che sono arrabbiata, per una stupidata, tra l'altro, anche se rispondo al mio telefono che squilla con un "Pronto!" che può sembrare aggressivo, tanto che dall'altro capo il mio interlocutore fa: "Eh, che carattere! ma è arrabbiata?". E io: "No, no, mi scusi con chi parlo?". E lui: "Son Ferrari". Sai, Ferrari con una erre sola, all'emiliana, alla modenese. Il Vecchio (lei il Drake lo chiama sempre così, ndr) mi chiede subito dopo: "Cosa pensa del fatto di poter lavorare per me? Le piace l'idea? Bene, venga domani pomeriggio da me a Fiorano, che facciam due chiacchiere". Io vado. Da lì parto con tre mesi di prova e poi vengo assunta in pianta stabile».

- Sei in un posto e in un punto nevralgico. Di qua dalla porta del Drake. Puoi sentire tutto, sai tanto di quello che succede all'interno, no?

«No, perché la porta del Vecchio era bella spessa. Mmm, però un po' si sentiva».

- Hai sentito tanto litigare?

«Litigare presuppone che si stia urlando in due. Col Vecchio quasi nessuno urlava».

- Quasi chi?

«Forghieri era il solo personaggio del Pianeta Terra che poteva alzare la voce col Vecchio. Urlavano in modenese stretto. Mauro non ha mai avuto paura

GRANDE AMICA DI JODY SCHECKTER
Vivere per tanti anni a contatto diretto con Enzo Ferrari, sopra, ha consentito a Brenda di conoscere tanti top driver, tra i quali ha molto apprezzato Jody Scheckter, al centro, campione del mondo 1979. Nell'altra pagina, ecco Brenda in un'immagine recente

segretaria di Enzo Ferrari, perché sarebbe riduttivo. Hai lavorato e collaborato anche a stretto contatto con tecnici quali Mauro Forghieri, John Barnard, Antonio Tomaini, il compianto Tommaso Carletti...

«Diciamo che sono ben presto diventata un punto di riferimento per tutti, tecnici, piloti e capi. Vedi, io sono arrivata in un momento cruciale, ossia quando la Ferrari in Formula Uno ha cominciato ad avere l'interesse assoluto di comunicare costantemente con Bernie Ecclestone e gli inglesi. Contemporaneamente, a Maranello sono arrivati non solo piloti stranieri ma anche tecnici, Barnard su tutti, per cui era fondamentale avere una persona in grado di gestire con assoluta fiducia le traduzioni in partenza e in arrivo dei fondamentali telex dai quali e coi quali a volte si decidevano i destini della Formula Uno. Per esempio Forghieri è stato uno che mi ha contattato spesso, facendomi fare un sacco di cose. I rapporti tra di noi sono sempre stati meravigliosi e lui si è sempre simpaticamente definito, con quel modo tutto suo di scherzare, "Il mio rompicoglioni"».

- Una cosa che ti ha fatto davvero ridere?

«Ero diventata talmente punto di riferimento per tanti, che c'è stato un momento in cui arrivavano lettere non più indirizzate a Brenda, presso Ferrari, ma alla Ferrari, presso Brenda!»

- Il suo rapporto col Drake?

«Ottimo, direi perfetto. Lui è sempre stato al suo posto e io al mio. Ci siamo profondamente rispettati. Io penso e spero che mi abbia apprezzata, anche se non tocca a me dirlo. E io, di sicuro, ho tanto apprezzato lui. Certo, per le doti che tutti gli riconoscono,

del Vecchio, gli ha sempre risposto a tono e il Vecchio glielo ha consentito. Nessun altro si sarebbe mai azzardato. Ma, come dire, non erano litigate vere e proprie, con Mauro: mai sono volate parole cattive. Ecco, diciamo che si trattava di scambi di idee portati avanti con molto calore da entrambe le parti».

- Di solito chi vinceva?

«Non c'era un finale prestabilito. A volte prevaleva il ragionamento dell'ingegnere, altre volte le logiche del proprietario dell'azienda, che lui, il Vecchio, chiamava in modenese: "fèbrica", "la fabbrica"».

- Qual era il momento più brutto e spinoso del tuo lavoro?

«Non ho alcun dubbio, era il lunedì. In Ferrari, nella Ferrari del Vecchio, bisognava stare molto attenti ai lunedì. Se in pista si era vinto, non c'era nulla da temere. Non bisognava festeggiare, ma già si sapeva che lui sarebbe stato di buon umore. In caso di sconfitta, guai. L'atmosfera diventava pesante e i convocati in ufficio di solito entravano preoccupati e uscivano ancora più preoccupati. Molto più preoccupati».

- Brenda, in realtà tu non puoi essere definita la

ma anche per l'umanità. Il senso di solidarietà e di empatia discreta che ha sempre avuto. Enzo Ferrari ha fatto il bene di tanta gente, ha aiutato molte persone, è intervenuto in situazioni delicate, disperate, ha fatto tantissimo, io lo so, credimi, eppure la sua mano destra non ha mai saputo cosa faceva la sinistra. Non se n'è mai vantato, ha sempre mantenuto rigorosamente segreto qualsiasi suo bel gesto. E io penso che anche in questo risieda la grandezza ancora e forse per sempre mai del tutto rivelata di un uomo come Enzo Ferrari. Poi, certo, come tutti aveva pregi e difetti, ma io più che pensare e parlare dei suoi, penso ai miei, che è meglio».

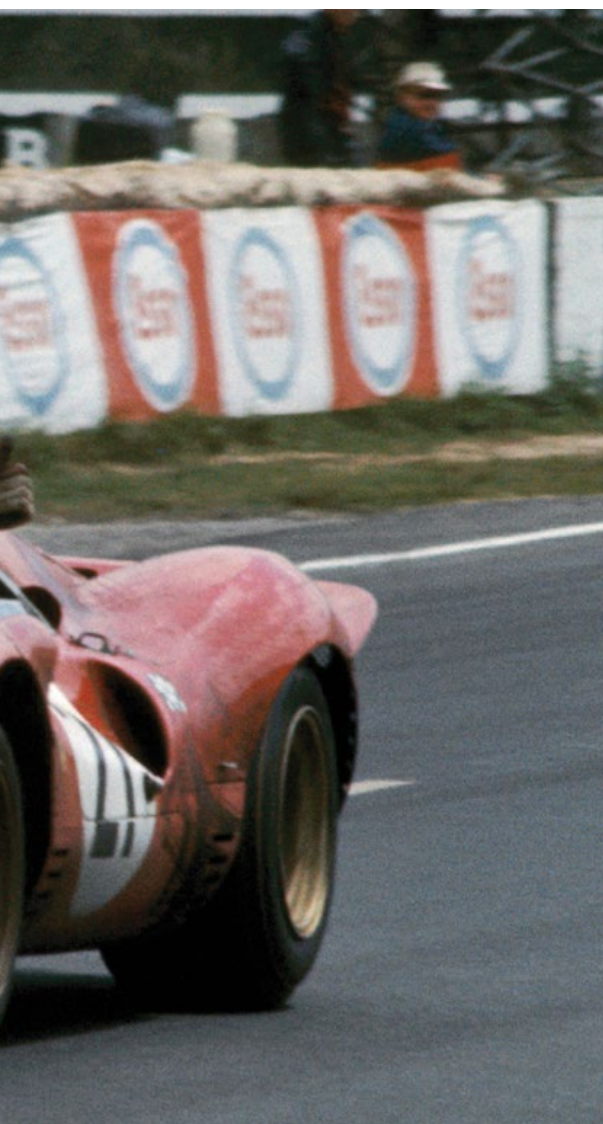
- Non metterla giù troppo facile, che avrà fatto un po' tribolare anche te, no?

«Be', sì, dai. Sai, lui non andava mai in ferie e una delle cose più difficili era presentarsi per chiedergli qualche giorno libero. Una volta, in agosto, mi vengono a trovare dei miei cari amici inglesi che passano alcuni giorni a Riccione, allora mi tocca d'andare dal Vecchio a chiedergli le ferie. Vado e dico, lui mi ascolta e sorge un silenzio assordante tra noi. E bada che quegli occhiali scuri suoi non erano barriere, nel senso che impedivano di vedere il suo sguardo ma da fuori ti sentivi comunque addosso la sua attenzione: ecco, sì, in realtà in entrata schermavano, ma in uscita erano come due occhi molto più grandi e penetranti... Insomma, questi attimi interminabili finiscono e lui mi dice: "Brenda, si può fare, vai ma a un solo patto". *E quale?, chiedo io. E lui:* "Se la Brenda mi va col bikini a Riccione, io le ferie gliele do, sennò niente da fare". *Okay Commendatore, sappia che ho intenzione di indossare il bikini. Allora il Vecchio sorride e le ferie furono mie... Sai a volte lui e Forghieri mi facevano complimenti, ma io gli rispondevo scettica: signori miei, in questa Ferrari siamo centonovanta cristiani maschi e una sola donna: ci mancherebbe solo che io non sia la più bella!».*

- Ahahahah, precisa! Senti, ma Ferrari scherzava mai? Rideva spesso?

«Il Vecchio era uno che amava giocare, questo sì, era ironico, tagliente, ma in genere scherzava poco, non rideva spesso e lo faceva in compagnia di poche e selezionate persone».

- Qual è la volta in cui lo hai visto ridere più di gusto?

«Pista di Fiorano, inizio Anni '80, stanno provando il turbo e a girare c'è Didier Pironi, un amore di perso-

GILLES E JODY, LA COPPIA PIÙ BELLA IN FERRARI

Sopra, Brenda con Scheckter. Secondo lei, Jody e Gilles, sotto, con Forghieri, rappresentano la coppia ideale di piloti Ferrari. A destra, nella foto grande Parkes a Le Mans 1967. In alto, la 512 di Mike con uno dei suoi labrador all'interno. In basso, Brenda in un selfie durante questa intervista e accanto a un quadro che raffigura il Drake

na. Le cose non vanno avanti molto facilmente perché i motori si rompono spesso e c'è un'atmosfera mica tanto carina, con un silenzio che si fetta col coltello. Il Vecchio se ne sta lì corrucciato a bordo pista, quando arrivo io con una pila di documenti da fargli firmare. Lui mi vede, sospira, prende la sua penna e comincia a scrivere il suo nome sulle carte che io china gli porgo. A un certo punto sento qualcosa alla schiena, è un attimo, mi volto e vedo Didier Pironi impassibile, che con uno scatto preciso mi ha slacciato il reggipetto. La Ferrari è rotta, fumante, Didier mi guarda senza espressione, io cerco di riallacciarmi, i fogli son per terra e Ferrari sembra pensarci su, quasi sorpreso. Poi, d'un tratto, mentre io sono desolata perché non riesco a riallacciarmi, il Vecchio comincia a ridere, ridere, ridere e pure Didier fa lo

stesso. Alla fine raccolgo i fogli e rido pure io... È la volta in cui ho visto Enzo Ferrari ridere di più, in vita sua, perché sapeva cogliere come pochi il senso buffo e assurdo che le cose a volte possono prendere».

- Dai, un'altra...

«Eravamo a una cena con diverse persone e io stavo non lontano dal Vecchio, quando a un certo punto alzandomi scivolo e la mia gonna con lo spacco si strappa tutta, fino alla schiena, tanto che da quel momento in poi mi muro sulla sedia, ferma, zitta e imbarazzata. Il Vecchio si rende conto che sta capitando qualcosa di strano e mi chiede sottovoce cosa, io gli spiego con discrezione e lui tutto arzillo fa: «Su, su, il momento è favorevole, chiediamo alla Brenda di alzarsi, così le vediamo il culo!».

- Evvai! Senti, Brenda, ma qual è stata la tua più grande vittoria nei confronti di Enzo Ferrari? Il giorno in cui ti sei sentita più vincente di Colin Chapman con le sue Lotus?

«Adesso ti racconto. Devi sapere che il Vecchio a tavola, da buon modenese, andava pazzo per la torta Barozzi che riteneva il dolce migliore del mondo. Fatto sta che io, dopo anni di studio, avevo elaborato una sorta di evoluzione della torta Barozzi, secondo me migliorandola di molto. Tutto questo fino a che un bel giorno, a un pranzo, porto la mia torta e chiedo al Vecchio se la vuol sentire. Lui accetta molto riluttante solo per educazione, perché secondo lui gli inglesi non son mica capaci a fare dei dolci. Ma poi cede e ne mangia un pezzo, restando pensoso e impassibile. Il giorno dopo mi chiama in ufficio e mi dice che da lì in poi a ogni ricevimento importante vuole che sia pronta la mia torta, perché è la cosa più buona che ha mai assaggiato in vita sua. Da allora per lui sono diventata amabilmente "La dolce Brenda", ma mica gli piacevo io... no, no, era alla mia torta, che mirava, lui, ahahahhaha».

- Non hai lavorato solo per il Drake, ma per due generazioni di Ferrari.

«Vero, perché nel 1986 sono stata anche la segretaria di suo figlio Piero».

PILOTI AMATISSIMI E SEMPRE NEL CUORE

Sopra, Gilles e Jody con le T4 a Monza 1979, il giorno dell'apoteosi Rossa. A destra, Patrick Tambay, molto amico di Brenda, che vediamo insieme anche nell'altra pagina, dall'alto, pure con la presenza di Mauro Forghieri. Quindi, sulla destra, il Grande Vecchio che se la ride e, in basso, l'uomo più bello mai incontrato da Brenda: Carlos Reutemann

- Senti, si parla da sempre dello stato di forma di Enzo Ferrari nei suoi ultimi due o tre anni di vita. Tu sei tra le poche persone che sanno la verità. Come stavano veramente le cose?

«Guarda, il Vecchio è morto nell'agosto del 1988, a 90 anni d'età. Ebbene, io ti dico che sino alla fine del 1987 è stato ragionevolmente in grado di dire la sua e di avere una buona comunicazione. Da inizio 1988 in poi invece è iniziato il periodo peggiore, quello brutto e da lì in poi le cose sono solo peggiorate».

- Sei una delle persone che più conoscono i piloti degli Anni Ruggenti di casa Ferrari.

«Ma sì, dai, dall'inizio degli Anni '60, avevo preso residenza all'Hotel Palace, che, per pura coincidenza era anche il centro di gravità della Modena e della

Maranello da corsa. La sera si ballava e ad animare la scena c'erano i fratelli messicani Ricardo e Pedro Rodriguez e con loro tutte le guide del giro Ferrari. Poi, avendo una storia con Parkes, sono diventata molto amica di tutti i conduttori ufficili della Ferrari. Avevo un bellissimo rapporto con Lorenzo Bandini e una grande consuetudine con Chris Amon, ragazzo dolcissimo, un vero signore, anche se sfortunato sia in pista, perché nei Gp non vinceva mai, e anche un po' in amore. Ma una persona meravigliosa, profonda, ricca di attenzione squisita per i rapporti umani. Tra le persone molto piacevoli alternatesi a Maranello, cito anche Arturo Merzario, simpatico, schietto, intelligente e verace. Uomo sincero, uno di quelli che hanno una faccia e una parola sola».

- Continua, Brenda.

«Voglio dirti che la grandezza delle scelte del Vecchio per certi versi è rappresentata anche dall'umanità e dalla simpatia dei suoi stessi piloti. Io nell'era più matura li ho conosciuti tutti e posso giurarti che la selezione, volenti o nolenti, finiva per privilegiare non solo la capacità di guida ma anche gli aspetti umani, perché la verità è che Enzo Ferrari si è saputo circondare di persone mediamente meravigliose, molte delle quali è stato lui stesso a scoprire e a valorizzare per primo».

- La più grande coppia di piloti nella storia del Cavallino Rampante?

«Senz'altro quella composta da Gilles Villeneuve e da Jody Scheckter. Due uomini stupendi, diversi, ciascuno fatto a modo suo, ma assolutamente compatibili, complementari e dotati di un senso del rispetto reciproco inimmaginabile per due compagni-rivali. In questo caso, solo compagni e per niente rivali. Penso la loro rappresenti una combinazione ideale forse mai più replicata nel mondo della F.1 e, in particolare, alla Ferrari».

- E poi?

«Poi ti dico Patrick Tambay, il sostituto del compianto Gilles Villeneuve, dopo che quest'ultimo ebbe l'incidente mortale di Zolder 1982. Tambay si rivelò da subito un grandissimo signore e una persona assolutamente squisita. Piacevole, simpatico, corretto, ricco di doti umane. Pensa, quando Tambay è passato alla Renault insieme all'ingegner Carletti, ci sono stata male perché volevo molto bene a Patrick. Tanto che sulle prime non ero disposta ad essere molto aperta verso il nuovo arrivato Michele Alboreto. E sbagliavo alla grande perché Michele sul piano umano non ha mai avuto niente da invidiare a Tambay: al contrario si tratta di due personalità stupende, ciascuna con le sue specifiche caratteristiche. Bel-

la persona anche René Arnoux ma completamente diverso, perché lui in realtà è sempre stato un Peter Pan, un eterno bambino con tutto il fascino e le caratteristiche di chi non vuole crescere, guardando sempre il mondo con occhi allegri e meravigliati. Tutto il contrario di uno come Jody Scheckter che invece è sempre stato un duro e allo stesso tempo un ragazzo dalla personalità estremamente formata, anche se alla Ferrari quando correva e vinceva non aveva neanche trent'anni. Questo si è poi visto anche nel prosieguo della sua vita, perché Jody è diventato in vari settori imprenditore di successo e uomo esigente quanto vincente anche stando dietro una scrivania e non più dentro a un abitacolo».

- Però, dai, Brenda, non è mica possibile che tu abbia una parola buona per tutti... ci sarà qualcuno che non ti sarà piaciuto al cento per cento, no?

«Ma certo che sì, che ti credi, ci vedo e ci sento bene da sempre! Allora ti dico che tra tutti, quello che mi è piaciuto di meno è stato Alain Prost. Tra l'altro non certo per motivi gravi o seri, ma semplicemente per una sensazione a pelle, ecco. Mentre con gli altri mi è sempre venuto spontaneo familiarizzare accorciare le distanze tanto da diventare quasi subito un'amica - ma sia chiaro, restando sempre e rigorosamente una semplice e vera amica -. Con Alain Prost questo non è successo, perché penso che nei rapporti umani occorre reciproca disponibilità a dare vita a un qualcosa che in questo caso non c'è mai stato. Quindi tutto bene, nessunissimo problema con Prost, però con lui non ho riso e scherzato come con altri. Per esempio con due come Jean Alesi e Gerhard Berger mi sono sempre trovata alla grande, ridendo a crepapelle, perché loro due - grandi amici - hanno sempre saputo prendere le cose dal lato giusto, sapendosi divertire e riuscendo a giocare, nei momenti di libertà. Per questo il rapporto tra noi resta a tutt'oggi meraviglioso. Ai Gran Premi ho conosciuto anche Ayrton Senna e posso dirti che con me è sempre stato stupendo. Poi conservo con immenso piacere la dedica che mi ha fatto l'ex ferrarista Stefan Johansson in una foto: "A Brenda, per me sei come una mamma e più di un'amica: sei la persona più bella che io abbia mai incontrato". Vedi? Queste sono cose importanti e profonde, che nella vita restano, a dispetto del passare dei decenni».

- Brenda, qual è stato il pilota ferrarista più bello della storia?

«Non ho alcun dubbio. Carlos Reutemann. Lo vedo entrare la prima volta a Maranello e il cuore mi manca un colpo. Mai visto, uno così, in vita mia. È meravigliosamente bello, occhi celesti come il cielo, abbronzato capelli biondo cenere, una cascata, e quando sorride ha denti preziosi, bianchi, perlacei... Appena finisco di guardarlo mi casca la mascella e Franco Gozzi che ha la scrivania a fianco alla mia mi guarda, ride e poi mezzo severo mi dice in modenese: "Séma!", che sta per scema. Ma io non ero scema, no, avevo buon gusto e sapevo giudicare, caro il mio Franco Gozzi, col quale peraltro abbiamo passato anni e anni a lavorare sodo, ma anche a ridere a crepapelle».

- L'hai mai fatto incazzare davvero, il Vecchio?

«Una volta, ma non troppo. Però mi servì per capire come ragionava. Allora, vedi, era un periodo in cui mi sarebbe piaciuto andare un po' ai Gran Premi, così chiesi l'autorizzazione a Franco Gozzi. Questa cosa finì col saperla il Vecchio, che mi chiamò in ufficio piuttosto piccato, dicendomi: "Brenda, andare ai Gran Premi è una cosa bella e non c'è niente di male, certo che ci si può andare. Ma il padrone qui dentro son io e le cose non le devi chiedere al dottor Gozzi, ma a me, chiaro? Perché qui dentro chi rischia e chi comanda sono io. Quindi faccio finta che l'hai chiesto a me e il permesso è concesso, ma questa cosa te l'ho spiegata e non te la voglio spiegare più"*. Ecco come era fatto il Vecchio. Tanto buono ma non solo: bisognava conoscerlo per apprezzarlo e capirlo fino in fondo».*

ANCHE PIRONI ERA UN BRAVO RAGAZZO
Sopra, Brenda con Didier Pironi, che le regalò questa F.1 di cristallo, nell'altra pagina, in basso, con tanto di dedica ancora leggibile. Al centro, Gilles gioca con Franco Gozzi, Mauro Forghieri parla con Niki Lauda e infine Lady Vernor guarda l'immagine del Drake, che le ha dedicato questa bella immagine incorniciata, con su scritto amichevolmente "alla Brenda"

- Come hai preso la sua scomparsa, nel 1988?

«Pensa te, io ero a Pebble Beach e ho subito telefonato a Piero per fargli le condoglianze e per chiedergli se era il caso che tornassi in Italia con urgenza, ma lui mi ha detto di stare tranquilla, che era andato tutto come doveva andare. La verità è che il Vecchio ha sempre odiato il casino e se n'è voluto andare in piena pace e tranquillità, evitando totalmente rumori, suoni e fanfare. Pensa che la cerimonia è avvenuta addirittura alle sei del mattino alla chiesa del cimitero di San Cataldo, per certi versi il posto più discreto e meno intercettabile del mondo. Lui era così ed è riuscito a restare se stesso fino all'ultimo passo. In questo ci leggo un che di bello e allo stesso tempo di coerente».

- E adesso cosa resta?

«Resta l'esempio, di Enzo Ferrari, restano i valori, resta tutto ciò cui ancora oggi riusciamo a rispettare e

a ricordare con piacere e nostalgia. Sono rimasta in contatto con tanti piloti, il nostro rapporto prosegue, al di là degli anni che passano, delle vicissitudine della vita, delle distanze, della salute di ciascuno. Ci ritroviamo appena possiamo ed è sempre un immenso piacere. L'ultima volta è stata a Maranello pochi giorni fa per l'inaugurazione del rinnovato ristorante il Cavallino, dove ho reincontrato con molto piacere campioni e amici veri quali Jody Scheckter e Arturo

Merzario. Non solo: annualmente, sotto Natale, curo l'organizzazione del pranzo che ci vede riunire gli ex meccanici della squadra di Formula Uno ai tempi del Vecchio: penso che tutto ciò sia bellissimo, perché ci lega un senso d'appartenenza profondo, la comune frequentazione a una stupenda scuola di vita, ossia l'essere appartenuti alla Ferrari di Enzo Ferrari. Vedi, secondo me come in tutte le cose è giusto tracciare un bilancio finale e questo non ha niente a che vedere con le vittorie in pista o i guadagni economici. Anzi, lo dico senza pretesa ma con una certezza serena quanto ferma: posso sostenere con orgoglio di essere stata fortunata, tanto, immensamente fortunata insieme a tante persone e ragazzi d'allora, perché vivendo, lavorando, sudando e provando gioie nella Ferrari del Vecchio, abbiamo goduto i giorni belli della migliore Ferrari, la più umana di sempre» ●

Magia **Endurance** in salsa **Ferrari**

NEL PROSSIMO NUMERO ALLEGATO UN LIBRO TASCABILE CHE NARRA LA SAGA DEL CAVALLINO NELLE GARE DI DURATA

Attenzione al libro tascabile che troverete allegato al prossimo numero, perché ha tutto per entusiasmarvi! Nell'anno dell'annuncio Ferrari relativo al ritorno ufficiale nelle corse di durata in chiave 2023, non poteva mancare un prezioso approfondimento del mito Rosso nelle maratone.
Perché è proprio nell'endurance che il Cavallino Rampante costruisce la sua leggenda dal 1953 in poi, aggiudicandosi undici volte il mondiale nelle prime tredici edizioni, facendo segnare una delle supremazie più schiaccianti nella storia delle corse e dello Sport, proprio in un'era che vede alla ribalta gare, circuiti e campioni da leggenda. Così non c'è niente di più affascinante che andare a narrare questa storia gloriosa, sfolgorante, fatta di sfide, talento tecnico e coraggio. Un'epopea che negli ultimi decenni era stata un po' oscurata dalle vicende della Formula Uno. Leggere le pagine intense e incalzanti di "Ferrari magia Endurance" di Mario Donnini è quindi l'occasione giusta e ghiotta per rinverdire i fasti di una saga meravigliosa, ripercorrendo tutti gli episodi fondanti, tornando ad apprezzare i bolidi più iconici e leggendo dalla viva bocca dei protagonisti al volante e in plancia di comando tutti i retroscena di una grande storia all'insegna del Cavallino Rampante.

Per questo "Ferrari magia Endurance" è un libro originale, diverso e ricco di punti di prospettiva a oggi inediti e tali da ristabilire equilibrio e completezza nella storia Ferrari.
Tornando a porre attenzione e lustro alla corse di durata nella lunga vicenda agonistica della Rossa. Così come sarebbe piaciuto al Drake e così come voluto con molta passione dal Presidente John Elkann, deciso a far tornare nel 2003 in lizza per l'assoluto Endurance in chiave Hypercar.

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020